VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 356)
z dnia 11 czerwca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 356)

11 czerwca 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat planowanego wykonania nawierzchni dróg szybkiego ruchu w latach 2014-2020 w technologii betonu cementowego w kontekście decyzji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w tym zakresie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Bieniaszewska** zastępca dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Tomasz Rudnicki** p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, prof. dr hab. inż. **Janusz Rymsza** zastępca dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, prof. dr hab. inż. **Jan Deja** kierownik Katedry Technologii Materiałów Budowlanych na Wydziale Inżynierii Materiałowej i Ceramiki Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, dr inż. **Piotr Mioduszewski** pracownik naukowy Katedry Konstrukcji Maszyn i Pojazdów na Wydziale Mechanicznym Politechniki Gdańskiej, **Barbara Dzieciuchowicz** prezes Zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, **Andrzej Wyszyński** prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Kotlarek** prezes Zarządu Stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy, **Piotr Sarnecki** dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego, **Maciej Siemiątkowski** zastępca dyrektora biura Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, **Zdzisław Kohutek** specjalista Stowarzyszenia Producentów Betonu Towarowego w Polsce, **Sławomir Kubera** zastępca przewodniczącego Sekcji Krajowej Drogownictwa Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność", **Józef Mokrzycki** prezes Zarządu Mo-Bruk SA, **Piotr Smolarczyk** prezes Zarządu Budpol Sp. z o.o., **Agnieszka Kędzierska** specjalista w Biurze Badań i Rozwoju Lotos Asfalt Sp. z o.o. oraz **Adrian Furgalski** wiceprezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych Tor Sp. z o.o.

W posiedzeniu wzięły udział pracownice Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Proszę o zajęcie miejsc. Rozpoczynamy posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje informację Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat planowanego wykonania nawierzchni dróg szybkiego ruchu w latach 2014-2020 w technologii betonu cementowego w kontekście decyzji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w tym zakresie.

Czy do zaproponowanego porządku są uwagi? Uwag nie słyszę.

Stwierdzam zatem, że Komisja porządek przyjęła.

Za chwilę przystąpimy do jego realizacji. W imieniu prezydium i całej Komisji witam liczną reprezentację zainteresowanych stron. Tak bym powiedział ogólnie. Zaraz do tego wrócę. Chcę państwa poinformować, że resort infrastruktury i rozwoju reprezentują generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad, pan Tomasz Rudnicki, oraz zastępca dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, tak? Bardzo panią przepraszam, proszę mi przypomnieć nazwisko…

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Monika Bieniaszewska:

Monika Bieniaszewska.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani Monika Bieniaszewska. Witamy bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, otóż na ten temat odbyliśmy posiedzenie Komisji kilka miesięcy temu. Ponieważ na naszym rynku wykonawczym funkcjonują dwie filozofie dotyczące wykonawstwa dróg, oczywiście, filozofie w kontekście technologii – technologia z użyciem betonu cementowego i technologia z użyciem betonu asfaltowego – a dyskusja trwa, to pojawiały się liczne wnioski i prośby o zwołanie kolejnego posiedzenia Komisji w tej sprawie, kierowane do prezydium Komisji, także do przewodniczącego Komisji. Przypomnę, że kilka miesięcy temu informacje w tym zakresie złożył właśnie resort infrastruktury z udziałem GDDKiA. W związku z tym, że, tak jak powiedziałem, debata miała miejsce, proponuję, żeby tutaj była jasność i żeby tutaj nie było domysłów. Właśnie na wniosek środowisk, które lansują technologię betonu asfaltowego, mam taką propozycję. Może...

Kierownik Katedry Technologii Materiałów Budowlanych na Wydziale Inżynierii Materiałowej i Ceramiki Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie prof. dr hab. inż. Jan Deja:

Przepraszam, panie przewodniczący. To absolutnie nie jest wniosek stowarzyszeń producentów cementu. Wydaje mi się, że to...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ale pan słuchał tego, co mówiłem przed chwilą? Mówiłem, że to posiedzenie Komisji, żeby nie było niejasności, zostało zwołane przez przewodniczącego, czyli przeze mnie, na wniosek środowisk, które lansują technologię betonu asfaltowego. I co się panu w tym nie zgadza? Nie, asfaltowego, co wyraźnie powiedziałem. Możemy wrócić do nagrania.

Proponuję i tutaj zwracam się do państwa reprezentujących resort, że oddam głos w pierwszej kolejności stronie, ponieważ wiem, że jest prezentacja. Państwo tutaj dokonają prezentacji. Poproszę o odniesienie się do tego przedstawicieli resortu. Oczywiście, odbędziemy debatę.

Czy jest zgoda na taki sposób procedowania? Sprzeciwu nie ma.

Oczywiście, bardzo dziękuję. W momencie, kiedy debata będzie miała miejsce, będę prosił o przedstawianie się, ponieważ wszystkich państwa nie znam a posiedzenie jest archiwizowane. Oddaję zatem głos stronie, która zainicjowała dzisiejsze posiedzenie. Bardzo proszę, pani prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Barbara Dzieciuchowicz. Pani prezes, proszę o dyrygowanie ruchem w tej części posiedzenia. Bardzo proszę.

Prezes Zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Barbara Dzieciuchowicz:

Dzień dobry. Barbara Dzieciuchowicz, OIGD. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, na dzisiejsze posiedzenie przygotowaliśmy prezentację. Głos będą zabierały cztery osoby. W pierwszej kolejności poproszę pana Andrzeja Wyszyńskiego, prezesa Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych. Później będą zabierała głos. Przedstawię jeszcze kolejnych dwóch prelegentów. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych Andrzej Wyszyński:

Szanowne panie, szanowni panowie, witam. Nazywam się Andrzej Wyszyński. Jestem prezesem PSWNA. Nasza prezentacja powstała wskutek tego, że prosiliśmy wielokrotnie o udostępnienie wyliczeń, skąd powstały cyfry, które zostały przedstawione. Przekazano nam wszystkim informację, że nawierzchnie betonowe są zdecydowanie tańsze od powierzchni asfaltowych. Ponieważ nie otrzymaliśmy takich wyliczeń, postanowiliśmy zrobić własne porównanie i zobaczyć, jak to w rzeczywistości wygląda. Przypomnę też, że zwracaliśmy uwagę na to, że wyliczenia te powinny być oparte na bieżących wartościach, ewentualnie projekcji tych wartości w przyszłość, natomiast nie na wartościach historycznych. Dlatego w prezentacjach przymierzymy się do tych wielkości, które są.

Przyjęliśmy, proszę państwa, jako referencyjne odcinki następujące i zrobiliśmy sobie przymiarkę do dwóch rodzajów nawierzchni. Przynieśliśmy tu też poszerzoną wersję tej prezentacji w formie papierowej, więc jeżeli państwo jeszcze tego nie mają, to proszę sobie takie materiały pobrać. Tutaj będą tylko, że tak powiem, slajdy wiążące poszczególne zakresy.

Przymierzyliśmy sobie pierwszy rodzaj nawierzchni asfaltowej. Ograniczyliśmy się tylko i wyłącznie do części konstrukcji i nawierzchni, a to dlatego, że wiadomo, że pozostałe elementy drogi są jednakowe w obu technologiach, więc nie mają żadnego wpływu na cenę. Przyjęliśmy następne rozwiązania w nawierzchni asfaltowej: warstwę ścieralną SMA 11 – 4 cm, warstwę wiążącą AC 16W – 8 cm, podbudowę zasadniczą AC 22P – 12 cm, podbudowę z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 – 24 cm, podbudowę pomocniczą z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym. W nawierzchni betonowej przyjęliśmy: warstwę nawierzchni z betonu – 32 cm, podbudowę zasadniczą z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 – 30 cm, podbudowę pomocniczą z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym.

Tu oparliśmy się na cenach ofert, które były składane w II kwartale 2015 r., czyli są to ceny bardzo aktualne i rzeczywiste, bo to są ceny, które są w ofertach. Przyjęliśmy ceny z kontraktów Częstochowa – Jędrzejów i Białystok. Proszę państwa, otrzymujemy z tego zestawienia taki efekt, stosując ceny z Częstochowy i z Jędrzejowa, że mamy cenę 1 km drogi o nawierzchni bitumicznej – 4,032 mln zł, natomiast o nawierzchni betonowej – 4,909 mln zł. Tak jest w przypadku odcinka Częstochowa – Jędrzejów. W przypadku Białegostoku przy tych samych grubościach to 4,8 mln zł dla nawierzchni bitumicznej i 5,756 mln zł dla nawierzchni betonowej.

Możemy właśnie teraz popatrzeć na ten slajd. Jeżeli sobie popatrzymy na przeliczenie tych wielkości, to z 800 km według tych relacji nie wychodzi 635 mln zł oszczędności, tylko 710 mln zł, ale w drugą stronę, proszę państwa. Jest, owszem, oszczędność, tylko stosując technologię asfaltową. Jak więc widzimy, 4,032 mln zł to jest wartość 1 km. Pomnożona przez 800 km – dokładnie 809 km – daje nam koszt budowy drogi w wysokości 3,261 mld zł lub 3,971 mld zł.

Oparliśmy się jeszcze na drugim wyliczeniu. Jest to sposób kalkulowania pod nazwą Kalkulator drogowy (*kalkulatordrogowy.pl*). Jest to zawieszone na stronie Cemexu, czyli producenta betonu. Zastosowaliśmy tę samą konstrukcję. Tu otrzymaliśmy 305 zł dla drogi asfaltowej i 310 zł dla drogi betonowej. W tym sposobie liczenia, proszę państwa, też wychodzi nam różnica rzędu 5 zł na 1 m^2. W tym systemie to było kalkulowane na 1 m^2, nie na 1 km drogi.

Teraz popatrzylibyśmy na nakłady finansowe w okresie 30-letnim. Tu oparliśmy się na analizie spółki Abakk. Dla tych lokalizacji w okresie 30-letnim koszt łączny w wariancie pierwszym dla odcinka Częstochowa – Jędrzejów, proszę państwa – tu już mamy następny slajd, tak? – wychodzi 10.900, natomiast dla betonu 12.435, dla lokalizacji Białystok 11.719, dla betonu 13.298. Tu jesteśmy właśnie na tym poziomie slajdu. Jak sobie popatrzymy na koszty budowy tej drogi ekspresowej dla 809 km, otrzymujemy oszczędności rzędu 1,264 mld zł w okresie 30 lat, czyli troszeczkę nam tutaj te dane, że tak powiem, się rozmijają w stosunku do tego, co mieliśmy wcześniej.

Proszę państwa, jak widzimy, dane te oparte są na bieżących wartościach cenowych. Ktoś może powiedzieć: „No, dobrze, ale wiemy z doświadczenia, że asfalt może zdrożeć". Zrobiliśmy też analizę zmian cen asfaltu i z tej analizy wychodzi na to, że... To mają państwo w tej szczegółowej prezentacji. Jeżeli państwo chcą, proszę bardzo, tutaj leżą egzemplarze. Wychodzi na to, według tych analiz, że nie należy spodziewać się w ciągu najbliższych lat jakichkolwiek większych wzrostów cen asfaltu. Cen ropy właściwie. W związku z tym można powiedzieć, że ceny asfaltu, które wynikają z cen ropy, nie będą w tej sytuacji miały znacznego wpływu albo wręcz żadnego wpływu, przy czym zastosować możemy jeszcze jedno rozwiązanie, mianowicie tzw. umowy hedgingowe, które zabezpieczają stałą cenę asfaltu na najbliższe lata.

Jak państwo widzą, te nasze obliczenia i te nasze wnioski, do których dochodzimy, stoją jakby w innym miejscu, są w sprzeczności i to dosyć znacznej z tym, co było pre-

zentowane wcześniej. Zatem, proszę państwa, prosiłbym właśnie o zapoznanie się z tymi rzeczami. Głos oddaję pani prezes Dzieciuchowicz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę o kontynuowanie. Proszę o podwyższenie sprawności.

Prezes OIGD Barbara Dzieciuchowicz:

Tak. Jeszcze raz, szanowni państwo. Następny slajd to jest przygotowanie wykonawców a dobór technologii. Technologia asfaltowa, o czym już wcześniej mówiliśmy, m. in. na posiedzeniu Sejmu, dokładnie – Komisji sejmowej, w grudniu, ma zdecydowanie większy potencjał wykonawczy, jest bardziej przewidywalna i prorozwojowa. Wykonawcy są zdecydowanie lepiej przygotowani sprzętowo, kadrowo i pod względem doświadczenia do budowy dróg w technologii asfaltowej.

Liczba polskich firm doświadczonych w technologii asfaltowej to jest ponad 300 podmiotów. Z tego ponad 120 w pierwszej perspektywie finansowej pojawiało się na przetargach GDDKiA i było kwalifikowanych. Natomiast liczba polskich firm budowlanych, które posiadają doświadczenie w budowie dróg ekspresowych i autostrad w technologii betonowej, to jest 7. Technologia betonowa była do tej pory dość rzadko stosowana w Polsce. W związku z tym tego doświadczenia zarówno po stronie rynku wykonawczego, jak i przede wszystkim inwestorów za dużo nie ma.

W przypadku przewidywanej kumulacji robót w tej perspektywie finansowej, która jest już faktem, w latach 2016-2018 istnieje duże ryzyko związane z zagrożeniem inwestycji, co w zderzeniu z brakiem wystarczającego doświadczenia w budowie i utrzymaniu nawierzchni betonowych może powodować problemy, których rozwiązanie znacząco zwiększy koszty inwestycji i może prowadzić od ich opóźnienia. *Vide* problemy, jakie były na budowie lotniska w Modlinie, gdzie błędy przy budowie betonowej płyty spowodowały straty operatora lotniska na kwotę ponad 40 mln zł. Lotnisko przez 275 dni nie było czynne.

Kolejne zagrożenie, o którym wcześniej nie mówiliśmy, a wynika ono z faktu, to jest to, że generalna dyrekcja nie wymaga referencji przy przetargach i wykazania się doświadczeniem w budowie w technologii betonowej. Nasza organizacja i inne organizacje branżowe w październiku i w listopadzie zeszłego roku wystosowały kilka pism do GDDKiA, do MIiR, do pani premier Kopacz, do sejmowej Komisji, informując o zagrożeniach zarówno dla rynku wykonawczego, jak i dla całego procesu – nie wspomnę o sytuacji gospodarczej kraju –jakie decyzja o takiej ilości, czyli ponad 800 km, dróg budowanych w tej technologii może spowodować. Zwracaliśmy uwagę na ryzyko związane z ograniczeniem konkurencji, wynikające z faktu, że w zasadzie – tak jak powiedziałam – 7 firm ma doświadczenie i potencjał. Albo ma go w Polsce, albo wśród swoich oddziałów w Europie. Ten potencjał może się tutaj, w Polsce, znaleźć i te firmy gwarantują nam, że drogi będą w odpowiednim standardzie wykonane. Natomiast faktem jest, że na przetargach generalnej dyrekcji pojawiają się różne firmy, niekoniecznie te posiadające doświadczenie, a GDDKiA nie weryfikuje wiedzy i doświadczenia. W związku z tym prekwalifikacja nie jest pełna i jest ryzyko, że może przetarg wygrać firma, która nie posiada tego doświadczenia, nie posiada wiedzy. A problemy to chyba każdy może sobie wyobrazić.

Mogę państwu tutaj zacytować fragment pisma generalnej dyrekcji. „GDDKiA formułuje opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców. Mając powyższe na uwadze, w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego dla zadań z Programu Budowy Dróg Krajowych (PBDK) nie wymaga się od wykonawców wykazania spełniania warunków udziału w postępowaniu w zakresie wiedzy i doświadczenia przy realizacji zadań polegających na budowie dróg w konkretnej technologii – asfaltowej, jak i betonowej, tak samo jak się nie wymaga wykazania doświadczenia przy realizacji konkretnych rodzajów obiektów związanych, np. z wymogami ochrony środowiska, bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) i innymi, proporcjonalnymi pod względem wartości i ich istotności do rodzaju nawierzchni”.

Szanowni państwo, jeżeli przetargi wygrają firmy, które mają doświadczenie w budowie w technologii betonowej, to myślę, że możemy być spokojni. Takie firmy na rynku są,

ale w przetargach startują również firmy bez tego doświadczenia. Nikt tego nie sprawdza. Jakie jest ryzyko? Proszę ocenić. Czy Polskę na to stać? Mam poważne wątpliwości. Głos oddam panu Zbigniewowi Krupie.

Pełnomocnik Zarządu PSWNA Zbigniew Krupa:

Zbigniew Krupa, PSWNA. Panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie, nasz krajowy plan budowy dróg i autostrad zakłada docelowo wybudowanie 7,5 tys. km tychże dróg. Dotychczas wybudowaliśmy ich 3,5 tys., czyli mniej niż połowę. W bieżącej unijnej perspektywie finansowej mamy do zbudowania jeszcze 1,77 tys. km dróg.

Drogi ekspresowe i autostrady stanowią element strategiczny. W związku z tym powinny być wykonane dobrze, być odporne na różne czynniki i długo służyć użytkownikom. Drogi te wykonujemy w dwóch technologiach – w betonie, w technologii betonu cementowego i w technologii asfaltowej. Obydwie technologie są dobre pod warunkiem, że są dobrze wykonane. Niemniej jednak chciałbym się skupić na tym, ażeby wyartykułować słabe i mocne strony obydwu technologii.

Proszę państwa, może zacznę od koleinowania, bo mocną stroną nawierzchni betonowych jest brak koleinowania. Natomiast jeżeli chodzi o technologie asfaltowe, to dzisiaj możemy powiedzieć, że nie ma problemu koleinowania. Ten problem został opanowany już – powiedzmy – 20 lat temu i współcześnie budowane drogi asfaltowe się nie koleinują.

Dotychczas drogi asfaltowe były projektowane na 20 lat, natomiast na 30 lat drogi betonowe. Dzisiaj to jest zmienione. Projektujemy na 30 lat obydwie nawierzchnie. Natomiast technologia asfaltowa rozwija się ciągle. W Stanach Zjednoczonych rozwinięto taką technologię, która się nazywa *perpetual pavement*, która gwarantuje 50 lat eksploatacji. W Polsce zaczynamy ten eksperyment. Jest budowany odcinek drogi pomiędzy Jankami a węzłem Salomea, który właśnie ma temu służyć.

Jeżeli chodzi o mocną stronę technologii asfaltowej, to jest nią bardzo duża liczba firm i bardzo duża ilość najnowocześniejszego, światowego sprzętu, która jest w stanie wykonać te wszelkie zadania. Firmy posiadają również wysoko wykwalifikowany personel, który te roboty może poprowadzić i zdobyte doświadczenie. To jest mocna strona technologii asfaltowej.

Jeżeli chodzi o stronę betonową, nie kwestionujemy 30 lat eksploatacji i dłuższej pod warunkiem jej dobrego wykonania. Natomiast jeżeli chodzi o nasze krajowe doświadczenia w nawierzchniach betonowych, to one są o wiele słabsze niż w asfaltowych. Mamy też pewne niepowodzenia w tej technologii. Niewiele firm, które dotychczas na naszym rynku egzystują, potrafi te roboty wykonać dobrze, czyli również nie możemy mówić, że posiadają dobre doświadczenie.

Kolejna sprawa dotycząca powierzchni asfaltowych to jest recykling. Być może tutaj koledzy z branży betonowej na ten slajd zareagują nerwowo. Mówię o tym dlatego, że asfalt podlega w stu procentach recyklingowi, natomiast beton nie podlega. Dlaczego? Dlatego że asfalt, jeżeli zdejmujemy w danym miejscu starą nawierzchnię, przerabiamy w jednym ciągu technologicznym i w tym samym miejscu wbudowujemy. Ulega to schłodzeniu, puszczamy ruch. W betonie możemy to tylko wyburzyć i odwieźć gdzieś, a ponowne zastosowanie to może mieć tylko w niższych warstwach drogi. Dlatego odważyłem się powiedzieć tutaj, że beton nie podlega recyklingowi w tym sensie, o którym w tej chwili powiedziałem. To tylko w kwestii wyjaśnienia.

Jeżeli chodzi o remont, do remontu w drodze asfaltowej zdejmujemy nawierzchnię i natychmiast po jej zdjęciu nakładamy drugą, schładzamy i dopuszczamy ruch. Ten problem został świetnie opanowany w Warszawie. Wszelkie remonty warszawskich ulic odbywają się w weekendy. Nie wyobrażamy sobie tego, ażeby podobną technologię zastosować w betonie, bo tam jest już inaczej. Trzeba wyburzyć, odwieźć, wylać beton, poczekać aż nabierze pewnej wytrzymałości i dopiero puścić ruch, czyli jest to długotrwałe.

Mówimy również, że trzeba tutaj wskazać, że sezon budowlany na nawierzchnie betonowe jest nieco krótszy niż asfaltowe. Jeżeli w technologii asfaltowej wykonamy jakąś robotę i jest – powiedzmy – nawałnica, są potężne opady deszczu, to nam to krzywdy nie zrobi. W betonie, niestety, tego nie ma. W związku z tym taka jest diagnoza, że ten sezon budowlany jest dla betonu krótszy.

Kolejną mocną stroną nawierzchni asfaltowych jest to, że asfalt bardziej toleruje błędy wykonawcze niż beton. W asfalcie można miejscowo coś sfrezować, można położyć drugą warstwę, ażeby to skorygować. W betonie tego nie możemy zrobić.

Odporność na działanie czynników związanych z utrzymaniem zimowym. Tu beton posiada dosyć sporą wrażliwość. Oczywiście, można znaleźć bardzo dużo publikacji, że dzisiejsze betony są już na to absolutnie odporne. Praktyka na razie tego nie potwierdziła. Są chociażby problemy na autostradach, jak również na lotniskach, które podlegają korozji z powodu środków odladzających.

Jedno zagrożenie, które jest w betonie, proszę państwa, to jest rak betonu. Nasze środowisko drogowców, którzy są zwolennikami nawierzchni betonowych, troszeczkę bagatelizuje ten problem. W Niemczech on wystąpił z ogromną siłą. Trzysta kilkadziesiąt kilometrów autostrad jest wyburzanych z powodu raka betonu. Tam destrukcja nawierzchni wystąpiła w ciągu roku nawet. Już po 8-12 latach eksploatacji te drogi trzeba było wyburzyć. Problem został rozpoznany, natomiast, gdy czyta się literaturę, to diagnoza też nie jest do końca aż tak – jeśli można tak powiedzieć – na sto procent postawiona, jak temu zapobiegać. Nawierzchnie asfaltowe tego nie mają.

Proszę państwa, żeby tego zjawiska raka betonu całkowicie nie lekceważyć, to chciałem tylko powiedzieć, że nasi sąsiedzi zachodni, Niemcy, w porównaniu z nami, Polakami, mają ogromne doświadczenie w nawierzchniach betonowych, w konstrukcjach betonowych. Skoro oni się nie ustrzegli takiego błędu, bo tam jest oczywisty błąd, to byłbym ostrożny co do optymizmu niektórych moich kolegów, że u nas to się na pewno nie zdarzy. Modlin jest tego przykładem najlepszym, że tam jest też błąd wykonawczy i nie dobrano odpowiednio materiału.

Niepokoi mnie również to, że dzisiaj specyfikacje dopuszczają różne rodzaje cementu. Mówię z pozycji doświadczenia swojego, bo wiele lat pracowałem przy układaniu nawierzchni betonowej, w związku z tym ten problem znam z praktyki. O ile kiedyś dopuszczany był cement tylko z określonych cementowni, a nawet był taki okres, że tylko z jednej cementowni, to dzisiaj okazuje się, jak się poczyta przepisy, że można zastosować cały cement. Tutaj apelowałbym do wszystkich, którzy o tym decydują, o bardzo dużą ostrożność w tym względzie, bo możemy się sparzyć. A to sparzenie, jak na przykładzie niemieckim widać, kosztuje naprawdę bardzo dużo. Dziękuję bardzo.

Specjalista w Biurze Badań i Rozwoju Lotos Asfalt Sp. z o.o. Agnieszka Kędzierska:

Witam państwa serdecznie. Agnieszka Kędzierska, PSWNA. Przybliżę państwu kilka aspektów związanych ze środowiskiem i wpływem wyboru technologii na to środowisko. Obecnie jest to bardzo ważny aspekt, ponieważ już na tym etapie cywilizacji możemy zadbać o zrównoważony rozwój.

Chciałabym tutaj rozpocząć od definicji zrównoważonego rozwoju, gdyż różne instytucje różnie mogą to rozumieć. Według Organizacji Narodów Zjednoczonych – to jest definicja z 1987 r. – zrównoważony rozwój oznacza dokładnie to, że potrzeby obecnego pokolenia są realizowane i powinny być realizowane z uwzględnieniem nieumniejszania szans kolejnego pokolenia na korzystanie z zasobów. To stwierdzenie wydaje się górnolotne, ale każdy z nas ma dzieci i wnuki, tak? Zastanówmy się nad tym, co im po sobie zostawimy.

Według informacji zawartych w piśmie GDDKiA do OIGD, troszeczkę inaczej zrównoważony rozwój został zrozumiany przez tę instytucję. Mają państwo w swoich materiałach dokładny cytat z tego pisma, natomiast można by to zrozumieć jako brak dominacji jednej technologii. Tutaj chyba nie chodzi o dywersyfikację technologii. Jednak znacznie szerzej powinniśmy patrzeć na zrównoważony rozwój, chociażby poprzez prowadzenie takiej gospodarki, która pozwoli nam na jak najlepsze, jak najbardziej efektywne wykorzystanie naszych zasobów, czyli prowadzenie gospodarki niskoemisyjnej, ograniczenie hałasu, wykorzystanie tych zasobów, które mamy, tj, materiałów z recyklingu, czy też ochrona zasobów wody pitnej, co też się wydaje dosyć istotnym aspektem w obecnych czasach.

Tutaj chciałabym zaprezentować korzyści wynikające właśnie z zastosowania technologii asfaltowej. Istnieje bardzo wiele publikacji na temat emisji CO_2 przy różnorodnych

technologiach. Tu mówimy konkretnie o technologiach asfaltowych i betonowych. I tak, przy samej produkcji asfaltu różnica w emisji na 1 t jest 25 razy mniejsza dla asfaltów niż dla cementów. Dane te są ze stowarzyszenia producentów produktów mineralnych, w których skład wchodzą zarówno kruszywa, jak i cementy, asfalty, mączki i inne materiały. Mogą je państwo znaleźć w Internecie. One są publikowane. Mogą je państwo znaleźć również w naszych materiałach.

Kolejnym aspektem jest już następny etap – produkcja mieszanki, czy to cementowej, czy to asfaltowej, całej już nawierzchni wraz z wyprodukowaniem i wbudowaniem. Tutaj nadal widzimy zdecydowaną, dziesięciokrotną przewagę nawierzchni asfaltowych, tak? Podobne materiały są wykorzystane. Jak powiedziałam, one są ogólnodostępne i poparte szeregiem analiz.

Oczywiście, nas interesuje ten końcowy efekt, czyli jak to wygląda w czasie eksploatacji. Tutaj mamy informacje z Ministerstwa Transportu Prowincji Ontario, które też są udostępniane. W czasie 50 lat eksploatacji, gdzie już nawet założono taki bardzo niekorzystny wariant dla nawierzchni asfaltowych, że zostanie ona po 30 latach wymieniona cała, nadal trzy razy mniejsza jest emisja CO_2 dla nawierzchni asfaltowych. Natomiast jeśli chodzi o nawierzchnie cementowe, to ze Stowarzyszenia Producentów Cementu były te dane.

Kolejnym bardzo istotnym aspektem jest ochrona surowców naturalnych. Tak naprawdę, drogi asfaltowe to jest bank surowców dla naszych dzieci, które będą mogły w pełni wykorzystać, bo to nie jest tylko asfalt, ale to jest pełnowartościowe, wysokiej jakości kruszywo. Być może 30 lat temu budowaliśmy jeszcze zupełnie inne drogi. Nie być może, ale na pewno. Tamtych materiałów może nie można było zastosować do recyklingu, natomiast w tej chwili naprawdę drogi, które budujemy, są z wysokiej jakości materiałów i w pełni możemy ten materiał wykorzystać również do budowy dróg, więc zostawiamy naszym dzieciom bank materiałów.

Jeśli chodzi zaś o betony, o nawierzchnie betonowe, oczywiście, też możemy wykorzystać ten materiał, ale już, niestety, do innych celów. Ta jego wartość zdecydowanie spada. No, niestety, ale do nawierzchni cementowych używamy dosyć sporej ilości wody pitnej. Tutaj podałam taki przykład. Dla dróg budowanych w tej perspektywie około 1 mln l wody na samą produkcję tych mieszanek betonowych zostanie użyty, co stanowi dzienną ilość wypijanej wody dla dużego miasta.

Kolejnym aspektem jest hałas. W obecnych czasach bardzo dużo tego hałasu wszędzie mamy i wzrasta ruch. Na niektórych ciągach mamy już taki ruch, który przewidywany był na 2023 r. Zdecydowanie szybciej niż prognozowaliśmy ten ruch przyrasta. Może wynikać to z tego, że jesteśmy krajem tranzytowym, przez który przewożone są materiały i produkty. To jest nie bez znaczenia dla hałasu. Co my możemy? Jesteśmy w takiej grupie, gdzie powinniśmy się zastanowić nad tym, co my możemy zrobić, żeby ten hałas zredukować. Jeśli chodzi o drogi, to głównym miejscem, w którym się kumuluje ten hałas i gdzie on powstaje, jest styk opony z nawierzchnią, tak? Tutaj jest szansa na to, żeby poprzez dobór odpowiedniej technologii zredukować ten hałas.

Oczywiście, producenci zarówno nawierzchni cementowych, jak i asfaltowych proponują tutaj różne rozwiązania i poszukują takich rozwiązań. Natomiast na ten moment znacznie lepsze efekty uzyskujemy dla nawierzchni asfaltowych. Oczywiście, można powiedzieć, że w tych najczęściej stosowanych mieszankach mamy porównywalny hałas. Natomiast nawierzchnie asfaltowe dają nam dużo większe możliwości, ponieważ istnieją technologie, które pozwalają na zredukowanie hałasu o dodatkowe 3 dB, nawet do 8 dB. Te technologie stosowane są na świecie i to bardzo powszechnie. W Holandii właściwie już istnieje od 2012 r. taki nakaz, żeby używać nawierzchni z asfaltów porowatych. Około 50% w krajach europejskich stanowią cienkie dywaniki. Tam też redukcja hałasu wynosi od 3 dB do 6 dB. Powinniśmy w Polsce pochylić się nad tymi technologiami, bo skoro na drogach krajowych i autostradach w Europie są stosowane, to myślę, że z powodzeniem możemy je w Polsce zastosować, zwłaszcza że mamy już takie odcinki i pomiary na nich są dokonane. Myślę, że warto skorzystać z technologii, które dają duże możliwości.

Jeżeli chodzi zaś o emisję CO_2, to przy technologiach asfaltowych mamy bardzo duży zapas, bo mamy technologię mieszanek na ciepło, która pozwoli jeszcze o 50% ograniczyć emisję tych oparów, emisję CO_2. Olbrzymią liczbę technologii mamy więc do wyboru i do zaoferowania państwu jako PSWNA. Zachęcamy do korzystania z tych zasobów, które posiadamy. Dziękuję.

Jeszcze pan prezes Wyszyński? Aha, pani Barbara zabierze głos.

Prezes OIGD Barbara Dzieciuchowicz:

Szanowni państwo, kończąc naszą prezentację i w imieniu OIGD oraz PSWNA reprezentując naszych członków, a więc podmioty gospodarcze z branży budownictwa drogowego, producentów mieszanek mineralno-asfaltowych, firmy wykonawcze oraz producentów materiałów i surowców do budowy dróg, kierujemy do pań posłanek i panów posłów reprezentujących Komisję trzy wnioski i prośby.

Pierwsza jest prośba o niezwłoczne zwrócenie się do MIiR, jak również, co za tym idzie, do GDDKiA o ponowne przeprowadzenie rzetelnej i niezależnej analizy ekonomicznej w kontekście doboru technologii w zakresie planowanych do 2020 r. inwestycji w drogi ekspresowe i autostrady w Polsce.

Druga jest prośba o niezwłoczne zwrócenie się do Ministerstwa Środowiska o dokonanie rzetelnej i niezależnej analizy w zakresie wpływu wyboru technologii asfaltowej i betonowej na środowisko naturalne Polski w kontekście wytycznych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Trzeci jest wniosek do MIiR oraz do GDDKiA o wprowadzenie w procedurze przetargowej możliwości składania ofert w dwóch wariantach nawierzchni drogowych – beton i asfalt. Dziękujemy bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za przedłożenie tej prezentacji. Bardzo proszę o odniesienie się do przedstawionych tez i stwierdzeń resort infrastruktury. Proszę bardzo, pani dyrektor. Oddaję pani głos.

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Monika Bieniaszewska:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, z dużą uwagą wysłuchałam tej prezentacji. Natomiast muszę powiedzieć, że w związku z tym, że widzę ją po raz pierwszy, podobnie zresztą jak GDDKiA, oczywiście, przeanalizujemy jej zawartość.

Biorąc pod uwagę fakt, że spotykamy się tutaj w związku z planami wybudowania wybranych odcinków w nawierzchni betonowej już po raz kolejny, po raz drugi – przypomnę, że w grudniu było pierwsze posiedzenie Komisji, na którym generalna dyrekcja bardzo szczegółowo przedstawiała kryteria, którymi kierowała się przy wyborze danych odcinków do wybudowania właśnie w nawierzchni betonowej – muszę powiedzieć, że częściowo prace są już wdrożone. Mówiąc o pracach na danych odcinkach, myślę np. o przetargach. W związku z tym wycofanie całkowicie decyzji czy w ogóle zastanawianie się nad wycofaniem decyzji o budowie, a właściwie o dywersyfikacji budowy nawierzchni, byłoby nierozsądne. Wiązałoby się to z kosztami, które moglibyśmy ponosić w związku z tym, że decyzje zostały podjęte.

Chciałabym jeszcze powiedzieć, że oczywiście – tak jak tu było pokazane w prezentacji – zarówno nawierzchnie asfaltowe, jak i nawierzchnie betonowe mają swoje wady i zalety. To dlatego m.in. tylko niecałe 27% kilometrów dróg w przyszłej perspektywie jest zaplanowanych do wybudowania w nawierzchni betonowej. Zdaniem MIiR, nie jest to rewolucja. Raczej powiedziałabym, że to ewolucja. Tak myślę w związku z tym, że zarówno podnosimy warunki konkurencyjności, jak i dywersyfikujemy także rodzaje nawierzchni, które mogą być zastosowane w przyszłej perspektywie.

Natomiast jeśli chodzi o szczegółowe informacje, które tutaj były przedstawione, oczywiście, do nich się odniesiemy, ale na pewno nie w tej chwili, ponieważ dane, które były przedstawione, muszą być zweryfikowane. Jeżeli pan dyrektor chce coś powiedzieć, to bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan dyrektor? Bardzo proszę, panie dyrektorze.

P.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Rudnicki:

Dzień dobry. Witam państwa serdecznie. Oczywiście, bardzo dziękuję za udostępnienie tego materiału. Również otrzymałem go dzisiaj, w związku z tym odniesienie się do niego będzie trudne dla mnie, ale jeżeli chodzi o parę elementów, to chciałbym na nie zwrócić uwagę.

Generalna dyrekcja wspiera i współpracuje bardzo ściśle z PSWNA i z panem prezesem Wyszyńskim już od lat. Nigdy nie odmówiliśmy udziału w żadnym seminarium bądź w żadnej konferencji, które służą rozwojowi tej technologii. Co więcej, nasza współpraca ostatnimi miesiącami bardzo się zacieśniła. Powołaliśmy specjalne zespoły ekspertów, technologów z konkretnych dziedzin, wyznaczonych zarówno ze strony PSWNA, jak i generalnej dyrekcji, w określonych zakresach, m.in. poprawy jakości wykonanych nawierzchni asfaltowych, czyli eliminowania ewentualnych błędów, dążenia do poprawy jakości. Drugi zespół zajmuje się na bieżąco aktualizacją dokumentów technicznych już wydanych. Kolejny zespół albo podgrupa zajmuje się tworzeniem i współuczestniczeniem w tworzeniu dokumentów technicznych, ale też mamy zespół ekspertów, który zajmuje się rozwojem technologii, co jest bardzo istotne, bo dzisiaj jeden ze slajdów – taki, do którego się odniosę – o tym wspomniał.

Generalna dyrekcja wprowadza też nowe technologie asfaltowe. To z tego przekazu dzisiejszego nie wynikało, ale to właśnie na nasz wniosek, po naszej zgodzie i przy naszej analizie, została wprowadzona nawierzchnia długowieczna na S8. Rzeczywiście, w badaniach tzw. trwałości zmęczeniowej, ale czysto laboratoryjnej, dlatego jesteśmy ostrożni, ona wykazuje trwałość 50-letnią. Natomiast wykonawca nam zadeklarował większą gwarancję, a mianowicie 16 lat. Ta technologia została u nas wdrożona jako technologia, która jest pewnie technologią przyszłości, natomiast nie na powszechną skalę, jeżeli tych doświadczeń nie nabierzemy więcej i dłużej, bo zgodnie z rozwojem i wprowadzaniem technologii innowacyjnych – a to jest technologią innowacyjna na skalę europejską – ta technologia wymaga obserwacji, doświadczeń i badań, żebyśmy mogli ją powszechnie stosować.

Jednak od 8 lat – a na pewno od 5 ostatnich – wspólnie z PSWNA wprowadzamy technologię betonów o wysokim module sztywności. Dzieje się to dzięki współpracy Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, który nam stosowne instrukcje i dokumenty wydał. No i, rzeczywiście, te technologie też pokazują wyższą trwałość niż tradycyjne nawierzchnie asfaltowe. W związku z tym slajd, który był pokazany przez państwa, że asfaltowe nawierzchnie mają trwałość 50 lat, a betonowe 30, przyjmuję jako dobry sygnał z państwa strony i będziemy go analizowali, choć nasze doświadczenia, wspólne z państwem, pokazują odwrotną sytuację, ale to nie my... Odniesiemy się do tego, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, później.

Teraz może kilka słów, bo na bieżąco starałem się ze współpracownikami pisać. To może odnośnie do recyklingu. Tu doświadczenia generalnej dyrekcji wskazują, że recykling stosowany zarówno w jednej, jak i drugiej technologii jest elementem powszechnym. Jeżeli chodzi o te stare nawierzchnie betonowe, które były wykonywane w latach 30., może 40., ale raczej to lata 1933-1937, rzeczywiście, modernizujemy je i wzmacniamy w pełnym recyklingu. Przyjeżdża maszyna, która łamie te płyty. Jest specjalna maszyna, która odspaja zbrojenie z tych płyt betonowych. Te płyty są przekruszane w całości do uziarnienia 031 i w 100% wbudowywane są w konstrukcje. Tak było na dwóch odcinkach autostrad betonowych A6 i A18. Na tę chwilę mogę to potwierdzić, czyli recykling jest w 100%.

Jeżeli chodzi o trwałość, to po części się odniosłem, ale tu musimy poprosić ekspertów, bo ta wiedza jest trochę zaskakująca na dzisiaj.

Jeżeli chodzi o aspekt zamknięcia jezdni, on był poruszony tutaj w państwa prezentacji. No, chociażby doświadczenia z A4 zeszłoroczne i doświadczenia z asfaltowej A4 tegoroczne wskazują, że ten remont w opinii firm wykonawczych musi trwać od 2 do 3 miesięcy. Na naszą prośbę i wniosek, żeby było to w pełnym recyklingu, na gorąco i na miejscu, tak jak państwo proponują, firmy nie wyraziły na to zgody i zainteresowania. Rzeczywiście, jest ona frezowana, recykling jest... Ten materiał, frez jest wywożony a wykonawcy przywożą nową nawierzchnię. Jednak przemyślimy tę kwestię, bo to jest

cenna uwaga, żeby więcej robić w technologii recyklingu na miejscu, czyli frezować i układać od razu na gorąco. Uważam to za bardzo dobry kierunek i za niego dziękuję.

Jeżeli chodzi o wymagania technologiczne – tak się składa, że akurat jestem technologiem – to mogę powiedzieć wprost: są takie same. Wszystkie specyfikacje mówią o minimalnej temperaturze dolnej, która wynosi +5º C, i tej temperatury nie powinno się przekraczać zarówno w technologii asfaltowej, jak i betonowej. Przynajmniej dyrektor Michalski tego pilnuje w ogólnych specyfikacjach. Natomiast jest zapis, że w przypadku górnej warstwy, ścieralnej, która się nazywa SMA (mieszanka mastyksowo-grysowa), temperatura minimalna średniodobowa wynosi 10º C, ale to tak tylko sygnalizacyjnie.

Nie wiem, ile mamy czasu, panie przewodniczący. Czy jeszcze do tych ekonomicznych kwestii mogę się odnieść?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Teraz zaproponuję...

P.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Rudnicki:

Jeszcze szybko do tych ekonomicznych. Tylko jedno słowo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak? To proszę bardzo.

P.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Rudnicki:

Bo na prezentacji tego nie było. Natomiast starałem się na bieżąco tę prezentację oglądać i to jest chyba trzeci slajd, gdzie mamy porównane te konstrukcje asfaltowe i betonowe. Prosiłbym państwa o spojrzenie, bo nie było tego na prezentacji. Tam mamy dwie konstrukcje – konstrukcję asfaltową na 1 km i betonową. Tak na szybko poprosiłem osobę, która u mnie zajmuje się analizą konstrukcji.

To chciałbym tylko poznać – dopytamy o to – jakie założenia kierowały autorem tej analizy, bo przy nawierzchni asfaltowej grubość konstrukcji wynosi 63 cm, a przy nawierzchni betonowej – 77. Z naszych szybkich porównań, z analizy katalogów typowych konstrukcji, które wydajemy, wynika, że zawsze grubości konstrukcji są porównywalne, a nawet w przypadku nawierzchni betonowych trochę mniejsze. Dlatego być może ta analiza ekonomiczna... Nie kwestionuję, ale może być oparta na błędnym założeniu grubości konstrukcji.

I jedna uwaga. Ta podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C5/6, przyjęta jako 15 cm, według nowego katalogu powinna mieć 20-25 cm, ale rozumiem, że to literówka się zdarzyła.

Na szybko poprosiłem oddział Katowice, który ma doświadczenie w budowie nawierzchni asfaltowych na A1 i betonowych, żeby porównał mi to, co było w przetargu i to, co jest wybudowane. Materiał przesłany przez dyrektora oddziału mówi o tym następująco. Konstrukcja A1 Bełk – Świerklany na 82 cm, a nie 63, konstrukcja Pyrzowice – Woźniki w betonie, na którą jest teraz ogłoszony przetarg, ma 70, a nie 77, czyli to by wskazywało, że mamy rozbieżności co do założeń. Myślę jednak, że to, jak pan przewodniczący pozwoli, wyjaśnimy.

Do cen nie będę się odnosił, bo trzeba poznać założenia przyjęcia konstrukcji, żeby przyjąć rozliczenie finansowe. Tym bardziej, że autostrada A1, wykonana w technologii asfaltowej, miała asfalty wysoko modyfikowane, na warstwę ścieralną, na warstwę wiążącą i są inne grubości przyjęte, tj. 4 cm – SMA, 10 – warstwa wiążąca, 16 – podbudowa. A my w prezentacji mieliśmy 4, 8 i 12 cm, czyli suma 24. Tu nam wychodzi suma 30. Przy betonie mieliśmy przyjęte 32 cm u państwa, u nas jest 30 cm, więc są tu różnice.

Tak na szybko. Dalej się nie mogę odnieść. Jeżeli pan przewodniczący nas zobowiąże, to my przeliczymy to na nowo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Otwieram debatę. Bardzo proszę o zgłaszanie się do zabierania głosu. Pierwszy pan poseł Arkadiusz Litwiński. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Mam jedną uwagę, organizacyjną bardziej, ale też i jedno pytanie. Uwaga organizacyjna jest taka. Jeśli już organizujemy takie posiedzenia, które mają dla mnie, przyznam szczerze... Ono jest kolejnym posiedzeniem w ostatnich miesiącach. Rozumiem, że w zamiarze chodziło o to, żebyśmy tutaj jakiś aspekt edukacyjny osiągnęli, czyli wzajemnie poinformowali się o tym, jakie są możliwości technologiczne. To dobrze. Natomiast jeśli to by miało służyć takiemu – bym powiedział – stworzeniu areny do pojedynku konkurentów, to nie wiem, czy to jest akurat najlepsze forum.

A przede wszystkim ta uwaga odnosi się do tego, że jeśli już organizujemy tego typu posiedzenia, to byłoby dobrze, gdyby materiały, które mają być na nich prezentowane i omawiane, przynajmniej w tej części wstępnej, były wcześniej przekazane wszystkim zainteresowanym, ażeby można było się do tego odnieść. Mam na myśli przede wszystkim to, co przed chwilą mówił pan dyrektor i co mówiła pani przedstawicielka ministerstwa. Wtedy te spotkania byłyby niewątpliwie bardziej efektywne.

Pytanie, które chciałbym zadać, odnosi się – przepraszam, nie przypomnę sobie nazwiska – do jednej z pań, która prezentowała tę część ze strony PSWNA. Do pierwszej pani. W pani wypowiedzi znalazło się takie stwierdzenie, że dobrze, jeśli w technologii betonowej podejmuje się jakiegoś zadania firma, która ma kwalifikacje i doświadczenie, ale takich jest niewiele, a przy zamówieniach nikt tego nie sprawdza. Tak to mniej więcej pani określiła. Chciałbym od pani usłyszeć, na jakiej podstawie pani przyjmuje takie założenie czy stawia taką tezę, że nikt nie sprawdza doświadczenia przedsiębiorców, którzy realizują zamówienia publiczne w obszarze drogownictwa w naszym kraju.

A do pana dyrektora mam pytanie, czy to jest informacja, która ma jakiś związek z rzeczywistym stanem rzeczy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Macieja Banaszaka.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, akurat jestem tą osobą, której nikt nie przekona do betonu, a to z tego powodu, że jestem praktykiem. Jestem osobą, która przejechała autostradę niemiecką A2, chyba jedną z najsłynniejszych w Europie. Ona została wybudowana czy wyremontowana tak naprawdę w połowie lat 90. w Niemczech. To jest autostrada wykonana w technologii betonowej, trzypasmowej. Naprawdę nie skłamię, ale tą autostradą przejechałem nie kilkaset, tylko kilka tysięcy razy w dwie strony z różnymi prędkościami. Z mojego doświadczenia wynika, że praktycznie ta autostrada jest non stop remontowana, naprawiana, poprawiana. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz to jest komfort jazdy. No, niestety, hałas jest zdecydowanie wyższy. Może to nie jest takie znaczące u nas, ale w Niemczech, gdzie można się poruszać z prędkościami około 200 km/h po autostradach, a takimi prędkościami tam się ludzie poruszają, proszę mi wierzyć, że jest to znaczące.

Trzecia kwestia, której w ogóle nie zauważyłem i której nie poruszaliśmy dzisiaj na posiedzeniu Komisji, to jest bezpieczeństwo. Proszę zwrócić uwagę na to, że w momencie, kiedy zaczyna padać deszcz, na autostradzie betonowej pojawia się niesamowite zjawisko aquaplaningu. Proszę zwrócić uwagę na to, że w Niemczech na wszystkich betonowych autostradach, i to na każdym odcinku, mają państwo od razu ograniczenie prędkości do 80 km/h i pod tym tabliczka *bei Nässe*, czyli w momencie, kiedy pojawia się deszcz i jest mokra nawierzchnia, to ograniczenie ze 130 km/h, które jest ograniczeniem – powiedzmy – przyzwalającym na jazdę dozwoloną, ewentualnie tam, gdzie tych ograniczeń nie ma, spada nawet do 80 km/h.

Dziwię się, że my chcemy iść w beton. Z wiedzy, którą posiadam i z tego, co wyczytałem, wynika, że Politechnika Warszawska z jedną z firm opatentowała czy wymyśliła, czy zajęła się *know-how* na produkcję nawierzchni asfaltowej z domieszką gumy. Mamy też problem z recyklingiem zużytych opon samochodowych. Takie nawierzchnie zaczyna się stosować w Polsce. Takie nawierzchnie już powoli są zastępowane właśnie na odcinku A2 w Niemczech przez tę nawierzchnię asfaltowo-gumową. Na takiej nawierzchni nie występuje praktycznie kompletnie zjawisko aquaplaningu. Może być ściana deszczu,

może być ulewa, a my możemy spokojnie jechać z prędkością 130-140 km/h, ponieważ spod kół, szczególnie pojazdów ciężarowych, praktycznie nie wydostaje się żadna woda. To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia. Nasze autostrady już powoli wyglądają jak tunele, a nie jak drogi przejazdowe. Moim zdaniem, nie musielibyśmy budować tysięcy kilometrów barier dźwiękochłonnych, które powstają w Polsce, stosując właśnie nawierzchnię asfaltowo-gumową, ponieważ oprócz hałasu, który generuje samochód, w sensie wiatru, nie słychać praktycznie nic. Nie wiem, czy tutaj będziemy w stanie, przy okazji jakiegoś posiedzenia Komisji, pokazać natężenie hałasu przy zastosowaniu tego typu nawierzchni, ale z doświadczenia wiem i proszę mi wierzyć, że jadąc jako kierowca, praktycznie w ogóle nie słyszę, że jadę samochodem. Taka jest cisza przy takiej nawierzchni.

Dlatego, z całym szacunkiem, ale mnie naprawdę będzie ciężko przekonać do nawierzchni betonowych. Jeżeli mamy jakieś *know-how*, jeżeli jako Polacy i jako Politechnika Warszawska wymyślamy fajne nawierzchnie gumowo-asfaltowe, to nie rozumiem, dlaczego robimy coś, z czego – z mojego doświadczenia i z tego, co widzę – inne kraje powoli wychodzą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę.

Kierownik katedry na wydziale AG-H Jan Deja:

Nazywam się Deja. Jestem kierownikiem Katedry Technologii Materiałów Budowlanych w Akademii Górniczo-Hutniczej. Równocześnie jestem dyrektorem Stowarzyszenia Producentów Cementu. Myślałem, że po spotkaniu, które miało miejsce tutaj, o ile pamiętam, chyba 12 grudnia w Sejmie, zasadnicze kwestie zostały rozwiązane, opowiedziane i zostały podjęte pewne decyzje. Rzeczywiście, stąd padło tutaj takie zdanie – to chyba pan poseł Litwiński powiedział – że może niepotrzebnie w tym miejscu po raz kolejny przedstawiamy te argumenty.

Jeśli można, odniosę się do kilku kwestii. Na pewno nie będę wypowiadał się na temat spraw ekonomicznych, bo wydaje mi się, że pan dyrektor Rudnicki już powiedział, z czego mogą wynikać te różnice, które zostały tutaj przedstawione.

Mogę tylko coś powiedzieć na podstawie swojego 20-letniego doświadczenia w tym obszarze, a tą tematyką zajmuję się od mniej więcej 20 lat. Jednoznacznie z tego wynika, że na pewno łączny koszt budowy i eksploatacji jest zdecydowanie niższy w przypadku nawierzchni betonowych. Mam prezentację. Przygotowałem się z kilkoma slajdami. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to przedstawię. Nie wiem, czy ma to sens, żeby tutaj pokazywać jeszcze pewne rzeczy. Może to jednak uzmysłowi niektóre fakty, ale zostawmy to. Są naprawdę ewidentne dowody na to, że łączny koszt budowy, tzw. *whole life costs*, zdecydowanie daje przewagę nawierzchniom betonowym.

Chciałbym się odnieść... Tutaj są przedstawiciele firm, więc przypuszczam, że wypowiedzą się na temat tego, czy potrafimy budować, czy nie potrafimy. Wtedy w grudniu mówiłem o tym, że są w Polsce firmy, które potrafią budować i że są odpowiednie dokumenty techniczne, naprawdę, na najwyższym europejskim poziomie, które gwarantują odpowiednią jakość takiego procesu budowlanego.

Natomiast chciałbym się odnieść do paru kwestii, które poruszył pan prezes Krupa i potem pani Agnieszka Kędzierska. To są kwestie już takie bardzo technologiczne. Jestem po prostu technologiem betonu. Można powiedzieć, że od zawsze. Jak się ma 60 lat na karku i przepracowało się całe życie w technologii betonu, to coś się z tego wie. Proszę państwa, naprawdę, życzę Stowarzyszeniu, żeby te nawierzchnie, które dzisiaj są testowane, były długowieczne i żeby one wytrzymały 50 lat. To łatwo zapisać na slajdzie i to jeszcze w takim porównaniu, że beton wytrzyma 30 lat, asfalt nagle 50 lat. Proszę państwa, w 2000 r. w Krakowie pan profesor Neville, który wtedy miał 80 lat i żyje do dzisiaj, występując i mówiąc o różnych kwestiach technicznych, powiedział: „Proszę państwa, w moim wieku mogę obiecać wszystko". Tak to mniej więcej komentuję.

Bardzo się cieszę i uważam wręcz, że zdrowa konkurencja, która powstała pomiędzy jedną i drugą technologią, doprowadziła do tego... Widzę, że tu siedzi pan minister Grabarczyk, z którym się spotykaliśmy wiele lat temu na targach w Kielcach, gdzie dyskuto-

waliśmy też o tych rzeczach. Ta zdrowa konkurencja doprowadziła do tego, że w asfalcie też się coś ruszyło. Po prostu skończył się czas na takie słowa, które tutaj też padły, co mnie bardzo niepokoi, że łatwiej naprawić, łatwiej zniwelować błędy popełnione właśnie w czasie procesu budowlanego. Jesteśmy odpowiedzialni w całości. Wszyscy, jak tutaj siedzimy, jesteśmy odpowiedzialni za to, żeby możliwość popełniania takich błędów ograniczać. Ta konkurencja doprowadziła do tego, że dzisiaj dyskutujemy również o potencjalnie możliwych 50 latach żywotności nawierzchni asfaltowej.

Natomiast praktyka wygląda tak, że jechałem w ostatni długi weekend na odcinku Opole – Wrocław. Został już przywołany ten odcinek. Tam jest prowadzony w tej chwili remont warstwy ścieralnej. Proponuję, żeby porozmawiać. Jechałem akurat w tym niewłaściwym kierunku i te 14 km korka to jest coś, co każe trzymać nerwy na postronku. Proszę, fundujmy co 6-7 lat takie naprawy na nawet najwspanialszych nawierzchniach bitumicznych. Zobaczymy, jak społeczeństwo będzie to odbierać.

Doceniam to, że generalna dyrekcja właśnie zgodziła się na takie eksperymentalne podejście. Ten 1 km koło Janek budowany – dobrze, to jest właśnie krok we właściwym kierunku. Natomiast nie używajmy takich argumentów, bo to jest nieuczciwe. My mamy technologie. My mamy nadzieję. Na razie jesteśmy po badaniach laboratoryjnych i jeszcze daleko do pełnego sukcesu.

O recyklingu była tutaj mowa. Tak jak powiedziano, beton jest absolutnie bezpieczny środowiskowo i w 100% podlega recyklingowi. Jeżeli ktoś nie chce pamiętać, że starą autostradę poniemiecką Kolonia – Gliwice, bo tak ona wyglądała... Przypomnę, że chodzi o te stare płyty, które wytrzymały 70 lat bez żadnej konserwacji, bez żadnych napraw, bez żadnych zabiegów utrzymaniowych. W momencie, kiedy zapadła decyzja o przebudowie, o modernizacji tej autostrady, w całości płyty zostały przekruszone i w 100% wykorzystane w nowym procesie budowlanym.

Krótki sezon budowlany. Tutaj też padło takie zdanie. Dziękuję panu dyrektorowi Rudnickiemu za to, że powiedział, że te warunki są dokładnie takie same. Ja bym też raczej sugerował... My wiemy, że w betonie nie należy pracować czy ograniczać to poniżej temperatury +5º C, ale proponuję, żeby też nie asfaltować, jak to czasami widzę, w warunkach takich, które urągają zdrowemu rozsądkowi, bo potem za parę miesięcy wrócimy i będziemy to zgarniać. Remont wymaga 28 dni. To był jeden z kolejnych punktów. Nie, nie. Dzisiaj, proszę państwa, w betonie są technologie szybkich napraw, gdzie stosujemy masy betonowe szybko wiążące. To absolutnie nie są takie czasy.

Hasło – wrażliwość na środki odladzające. To się powtarza jak mantra. Proszę państwa, proszę mi wierzyć, że technolog, który potrafi zaprojektować beton... Tak jak wy mówicie, że potraficie to zrobić dla nawierzchni bitumicznej, w betonie jest tak samo. To jest kwestia odpowiednich składników, odpowiedniego napowietrzenia mieszanki, odpowiedniej struktury napowietrzania. Absolutnie nie ma żadnych problemów z odpornością na środki odladzające.

Ten słynny rak betonu. Jak zobaczyłem, że wydany został w Polsce nawet filmik, który pokazuje ten problem, który Niemcy sobie zafundowali, to odbieram to tak sobie, prawda? Wiem od kilkunastu lat czy może prawie nawet od 20 lat, że Niemcy zaczęli stosować kruszywa, na które nigdy nie ma przyzwolenia w Polsce. W polskich dokumentach takich kruszyw nie wolno stosować – kruszyw potencjalnie reaktywnych alkalicznie. To jest sprawa znana od kilkudziesięciu lat. Można powiedzieć, że od początku XX wieku. A naukowo została opisana już w latach 30. i 40. ubiegłego wieku. Mogę powiedzieć już tak bardzo brutalnie, że właśnie przy wspomnianej autostradzie, która była budowana w latach 30. przez III Rzeszę, tego typu kruszywa były wykluczane ze specyfikacji.

Natomiast to, że ludzie popełniają błędy, to jest właśnie dowód, który w tej chwili analizujemy. Ktoś w Niemczech to zatwierdził, zgodził się na to, żeby takie kruszywa stosować. Dzisiaj Niemcy płacą za ogromne programy badawcze. Byliśmy z panem dyrektorem Michalskim na seminarium w Weimarze w październiku ubiegłego roku, gdzie analizowało się powody tego wszystkiego. Powód jest bardzo prosty. Jak zobaczyliśmy, jakie kruszywa zastosowano, to powiedziałem do pana dyrektora: „Panie dyrektorze, w zespole, którym kierowałem i który przygotowywał ogólne specyfikacje techniczne dla nawierzchni betonowych, jest wyraźny zapis, że takich kruszyw nie można stoso-

wać. One są wykluczane", prawda? Po prostu pamiętajmy o tej sprawie. To jest sprawa, co do której mamy świadomość i nie nadużywajmy tego. Dlaczego nie ma tego zjawiska na autostradach austriackich, gdzie ten procent nawierzchni betonowych jest porównywalny z niemieckimi? Bo oni nie dopuszczają tego typu kruszyw.

Proszę państwa, tu padło stwierdzenie – pan prezes Krupa też to powiedział – że teraz nagle można stosować różne rodzaje cementu. Ta nasza specyfikacja jest bardzo podobna do specyfikacji austriackiej i niemieckiej. Błędem jest to, że wszędzie dopuszczamy tylko cement CEM I. Proszę mi wierzyć, że tam naprawdę nad doborem tych cementów czuwają ludzie, którzy wiedzą, na czym cała sprawa polega.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o tę część środowiskową, którą przedstawiła pani Agnieszka Kędzierska, chętnie bym się posłużył prezentacją, bo tutaj padały liczby pokazujące...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie profesorze, proszę nie prowadzić tej debaty *ad personam*. Proszę o sprawie. Bardzo proszę.

Kierownik katedry na wydziale AG-H Jan Deja:

Okej. Dobrze. Proszę państwa, chcę tylko powiedzieć, że emisje CO_2 z przemysłu rafineryjnego i cementowego są bardzo podobne w Polsce. Warto też może przypomnieć, proszę państwa, że Polska emituje łącznie w ciągu roku około 200 mln t CO_2. Abstrahując od tego, na ile rzeczywistym problemem jest CO_2, można mnie obudzić w środku nocy i mogę dwie godziny na ten temat rozmawiać, jeżeli nie dłużej. Chcę powiedzieć, że w tym aż 120 plus ponad 150 mln t to jest emisja z energetyki i z elektrociepłowni, prawda? Wszystkie te przemysły omawiane tutaj, i rafinerie, i przemysł cementowy, to są kilkuprocentowe udziały.

Chcę również powiedzieć, że program, o którym rozmawiamy, to jest tak naprawdę zwiększenie konsumpcji cementu, zwiększenie zużycia cementu o 200 tys. t na rok. To jest mniej więcej 125 tys. t CO_2 dodatkowo. Natomiast przemysł cementowy musi, bo inaczej nie będziemy mieć cementu w Polsce, emitować rocznie około 9 mln t cementu. Mówimy o śladowych ilościach i proponuję nie używać takich argumentów, bo to naprawdę nie wyjaśnia całej sprawy.

Mówiła pani o oddziaływaniach środowiskowych, o cyklu życia, o zrównoważonym rozwoju itd. Chcę powiedzieć, że przygotowaliśmy dokument, który jest naprawdę rzetelnym podejściem. To jest ocena cyklu życia, wykonania i użytkowania nawierzchni drogowych. Porównanie asfaltu i betonu. To jest niemieckie opracowanie – Instytut Materiałów Budowlanych i Konstrukcji w Monachium. Pozwolę sobie zostawić panom przewodniczącym te dokumenty. One to pokazują bardzo obiektywnie, bo mamy również ten dokument zweryfikowany przez Instytut Techniki Budowlanej w Warszawie. To wyraźnie pokazuje, że tutaj oddziaływanie środowiskowe jest bardzo zbliżone, a nawet lekko w ciągu 30 lat na korzyść betonu.

Zresztą sama pani powiedziała, że te nowoczesne rozwiązania, np. w zakresie hałasu, są bardzo porównywalne, prawda? Wiem, że część z państwa była na seminarium w Kielcach, które organizowaliśmy trzy tygodnie temu, gdzie pokazywaliśmy tę głośność nawierzchni. Ona jest porównywalna w jednym i w drugim przypadku, prawda? A np. pan Dąbrowski pokazywał, jak mikrofrezowanie może skutecznie zmniejszyć to oddziaływanie środowiskowe i tę uciążliwość hałasu.

Pan poseł Banaszak, jak dobrze zrozumiałem, mówiąc, że nikt go nie przekona do betonu, mówił o tym bezpieczeństwie. Rzeczywiście, to tutaj może nie padło. A warto powiedzieć, bo jest wiele dokumentów, które to pokazują. Panie pośle, są dokumenty, są opracowania, które pokazują sytuację absolutnie odwrotną. Brak zjawiska koleinowania, wysoka trwałość, jasność nawierzchni betonowych powodują, że nawierzchnie są bezpieczniejsze. Niemcy to policzyli. O 32% spada wskaźnik wypadkowości na tego typu nawierzchniach. Nie wiem, skąd pan wziął te informacje o aquaplaningu itd. Opieram się na informacjach, które powstały w wyniku rzeczywistych badań.

To tyle w takim wejściu. Jeżeli będzie potrzeba, jestem gotów udzielić jeszcze informacji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu profesorowi, szczególnie za drugą część wypowiedzi, bo jeśli chodzi o pierwszą, to bardzo pana proszę, żeby nie sugerować, czym ma się Komisja sejmowa zajmować, jaki plan tematów i czy warto się czymś zajmować, czy nie. W moim przekonaniu, bardzo warto się zajmować, dlatego, że po posiedzeniu Komisji, dwukrotnie poproszony o skomentowanie właśnie posiedzenia grudniowego, użyłem argumentów, które były formułowane także przez pana, że nawierzchnie betonowe są tańsze. To także opinia publiczna ustami dziennikarzy pytała, czy ja, z wykształcenia drogowiec, się nie mylę, artykułując te słowa. Jeżeli tak, to te debaty po prostu mają rację bytu. One są po prostu, niezależnie od tego.

Tu, oczywiście, możemy dyskutować, spierać się – państwo mogą się spierać. My się będziemy przysłuchiwać i uczyć się wyciągać wnioski. Rzeczywiście, mamy określoną wiedzę na ten temat, na temat zalet i wad jednej technologii i odwrotnie. Rzecz w tym, żeby po prostu podejmować racjonalne decyzje. To jest moja prośba na przyszłość.

Bardzo proszę, świat nauki kontynuuje. Proszę bardzo. Proszę się przedstawiać, żeby już niektórych z państwa, których znam, nie wymieniać z nazwiska. Proszę się więc przedstawiać.

Zastępca dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów prof. dr hab. inż. Janusz Rymsza:

Janusz Rymsza, Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Chciałem tylko przypomnieć, że zgodnie z katalogiem typowych nawierzchni, zarówno nawierzchnie betonowe, jak i asfaltowe mają taką samą trwałość projektową, czyli 30 lat, więc jeśli chodzi o mówienie o 50 latach czy jakiejś innej wartości, to trzeba byłoby rzeczywiście się nad tym zastanowić. Obojętnie, która strona na ten temat mówi.

Jeżeli chodzi o kwestie ekonomiczne, to na pewno możemy powiedzieć, ile co kosztuje w danej chwili. Natomiast tym, jak państwo doskonale wiedzą, co się bardzo szybko zmienia, są technologie. Te technologie, które były 5 lat temu stosowane, to już nie są te technologie, które są teraz stosowane. A za 5 lat będą jeszcze inne technologie stosowane. Co najwyżej można więc powiedzieć, że w tej chwili koszty budowy jednej i drugiej nawierzchni są jakoś tam porównywalne i to jest rzetelne.

Natomiast informacja na temat eksploatacji o tyle może budzić pewne dyskusje, że mówimy o technologiach, które są stosowane od kilku lat, zarówno technologia betonu asfaltowego o wysokim module sztywności i to dotyczy kwestii asfaltowych, jak i betonu cementowego z odsłoniętym kruszywem, bo np. ta druga technologia jest stosowana w Polsce od kilku lat, a na świecie od kilkunastu lat. Można na pewno powiedzieć, ile co kosztuje, natomiast to, jak to się będzie zachowywało, jakie będą koszty eksploatacji, jest zdecydowanie dyskusyjne. To na pewno będzie hipoteza. Na temat tych hipotez można rozmawiać, natomiast to będzie tylko i wyłącznie jakaś taka nasza informacja, która nie będzie informacją pewną.

Co do trwałości dróg, to trzeba sobie powiedzieć, że zarówno jedne, jak i drugie nawierzchnie wymagają utrzymania. To nie jest tak, że jest jedna, która nie wymaga utrzymania, druga zaś go wymaga. Taką kwestią najważniejszą w odniesieniu do betonu asfaltowego jest warstwa ścieralna. Tu się mówi o 7 latach, o 10 latach. Możemy mówić o 15 latach, ale dokładnie tak samo będziemy mówili o wypełnieniu szczeliny dylatacyjnej – 7, 10, 15 lat.

Wobec powyższego, mówimy o czymś takim, że w tej chwili jest jakaś technologia i możemy teraz powiedzieć, na dzień dzisiejszy, ile coś kosztuje. Natomiast bardzo trudna jest dyskusja o tym, ile co kiedyś będzie kosztowało. Informacje na temat nawierzchni betonowych z Czech dotyczą nawierzchni typowej. No więc jeszcze tego rodzaju obliczeń, dotyczących jakichś kwestii ekonomicznych, nikt nie mógł zrobić, bo to są technologie od niedawna stosowane.

Natomiast jest jedyna rzecz, o której można powiedzieć, że jest ważna i ona jest taka gospodarczo-polityczna. To jest tylko taka kwestia, że rynek usług w odniesieniu do betonu asfaltowego jest zdecydowanie większy niż w odniesieniu do betonu cementowego, bo niezależnie od wszystkiego tych firm, które potrafią dobrze wykonać nawierzch-

nię w betonie asfaltowym, jest zdecydowanie więcej. To jest jedyna kwestia, o której można by było dyskutować. Wszystko dalej to jest po prostu takie dziwne, bo to przypomina trochę wyższość świąt jednych nad drugimi. No, wiadomo o jakich świętach mówię.

Natomiast dobrze by było powiedzieć, czy ci, którzy kupili sprzęt – to jest jakby najważniejsza rzecz, bo się przygotowywali – może niepotrzebnie go kupili. Może niepotrzebnie przedsiębiorstwa sądziły, że będzie inny zakres robót, np. asfaltowych, i niepotrzebnie to zrobiły, ale zrobiły to. Czy teraz my, wiedząc, że one to zrobiły, uważamy, że jednak nie zostanie to wykorzystane, czy mówimy: „Tak, wykorzystamy to”? Ale to jest jedyna kwestia, moim zdaniem, którą warto by było przedyskutować. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Tutaj siedzący pan, za panem, jeszcze w pierwszej kolejności. Proszę.

Zastępca przewodniczącego Sekcji Krajowej Drogownictwa Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Sławomir Kubera:

Dzień dobry państwu. Sławomir Kubera, Sekcja Krajowa Drogownictwa NSZZ „Solidarność”. Sposób i metoda wprowadzenia, bo wszyscy odczuliśmy w zeszłym roku, że to było jakieś nagłe zjawisko z wprowadzeniem nawierzchni betonowych, stąd – tak jak tutaj pan mówił przed chwilą – niektórzy zainwestowali, ale niektórzy też się wycofali z rynku betonowego i zaniechali w ogóle inwestycji w rozwój techniczny działów betonowych w swoich firmach. Ten sposób i wielkość wprowadzenia budownictwa drogowego metodą betonu cementowego były sporym zaskoczeniem.

Jednak, oczywiście, z racji tego, że reprezentuję związki zawodowe, to należałoby się po trosze cieszyć, że jest dywersyfikacja. Z drugiej strony, jeżeli ten „tort” asfaltowy, który od lat – tak jak to było powiedziane – obejmuje duży zakres i kadry, i sprzętu, który jest jednak zaangażowany w technologię asfaltobetonu, to sposób przeprowadzenia tego eksperymentu jest dość zastanawiający. Kto na tym ma zarobić? Bo raczej cementownie to chyba w większości kapitał już niepolski. Z tego tytułu jest pytanie. Czy ta kadra, która jest w części zaangażowana w asfaltobeton, musi być teraz tak redukowana? Niektórzy mogą też i stracić pracę w tym zakresie, więc dla nas jest ważne, aby ten potencjał asfaltobetonu był utrzymany. Może by należało wprowadzać to w mniejszym zakresie niż to się stosuje w tej chwili.

Najgorszym jednak problemem dla nas, związkowców, jest to, co pani prezes Dzieciuchowicz powiedziała. Żeby to się nie odbyło tak, że jeżeli bez referencji przystąpią do pracy firmy, które nie wymagają tych referencji, za chwilę się okaże, że splajtujemy na tym programie betonowym, tak jak to było też w programie autostradowym. Tu jest poważna nasza obawa, czynnika społecznego, czy my, pracownicy, niezadługo nie będziemy tracić tych miejsc pracy. Tak jak powiedziałem, w programie autostradowym nie było tak dobrze, jak to się zapowiadało. To są nasze uwagi i powinniśmy pod tym kątem również patrzeć na całość sprawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana.

Pracownik naukowy Katedry Konstrukcji Maszyn i Pojazdów na Wydziale Mechanicznym Politechniki Gdańskiej dr inż. Piotr Mioduszewski:

Piotr Mioduszewski, Politechnika Gdańska. Zajmuję się badaniem hałaśliwości nawierzchni już od ponad 20 lat i tutaj chciałbym sprostować pewne rzeczy, powiedziane przez moich przedmówców.

Mianowicie jeżeli porównujemy nawierzchnie w technologiach asfaltowej i cementowej, to te najbardziej typowe rzeczywiście są porównywalne. Natomiast mamy bardzo duże pole do popisu i możliwości redukcji hałasu przy wykorzystaniu nawierzchni asfaltowych porowatych, o których mówił pan poseł zabierający głos jako pierwszy. To nie są gumowane nawierzchnie. To są nawierzchnie porowate. Tutaj redukcja hałasu jest nawet o 8 dB. Jest to bardzo znaczna redukcja. Rzeczywiście, słyszymy ciszę, jeżeli można w ten sposób powiedzieć, podróżując po tych drogach. W wielu wypadkach, aczkolwiek nie we wszystkich, można pomyśleć wtedy również o redukcji liczby ekranów akustycznych stawianych wzdłuż drogi. To nie są technologie nowoczesne, zupełnie

nowe, od kilku lat stosowane, tylko stosowane już od ponad – można powiedzieć – 30 lat w Europie, więc są to już technologie sprawdzone. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa? Bardzo proszę.

Prezes Zarządu Mo-Bruk SA Józef Mokrzycki:

Józef Mokrzycki, prezes Mo-Bruku. Dziękuję za udzielenie głosu. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, kilka słów, najpierw na temat trwałości zatrudnienia przy budowie dróg, a później dwa zdania na tematy środowiskowe.

Po pierwsze, chyba jednym z najciekawszych slajdów, który wzbudza zainteresowanie i nawet wielką ciekawość, był ten, który właśnie pokazał tę trwałość nawierzchni. Proszę państwa, zupełnie odwróconą; jak dotychczas, byliśmy przekonani, że droga betonowa to 30 lat, a droga asfaltowa ma wystarczyć na 50 lat. Jak potwierdza przedstawiciel Instytutu, projektujemy na 30 lat jedne i drugie nawierzchnie. Proszę państwa, tylko że to nie jest jednoznacznie powiedziane, ile razy w ciągu tych 30 lat będziemy skrobać i wymieniać tę nawierzchnię. W zasadzie nie zdarzyło się – a z lat powojennych w Hrubieszowie mamy najstarsze drogi z lat 80., proszę państwa, a ta poniemiecka, jak wiemy, już jest rozebrana – aby wymieniać nawierzchnię betonową. To, co się działo, proszę państwa, na nawierzchniach asfaltowych z koleinami, z wymianą, z remontami... Po prostu nie trzeba nawet badań, bo wszyscy wiemy, panie i panowie posłowie oraz pozostali goście biorący dziś udział w posiedzeniu Komisji, jak często remontujemy nawierzchnie asfaltowe. Zatrudnienie przy drogach asfaltowych czy betonowych pewnie będzie podobne, bo i tak musimy zbudować określoną liczbę kilometrów dróg.

Proszę państwa, odnośnie do hałasu dwa słowa. Zgadzam się ze stwierdzeniem branży asfaltowej, że są różne technologie powodujące zmniejszenie hałasu. O tym mówił tutaj pan profesor z Politechniki Gdańskiej przed chwilą. Przypomnieć tylko należy, że również w nawierzchniach betonowych stosuje się kruszywo eksponowane i inne mikrofrezowania, które również dają taki sam efekt.

Myślę, że nie to jest chyba najistotniejsze, jeśli mówimy o betonie i o asfalcie, jeżeli w ogóle mamy na myśli sprawy środowiskowe. A była temu tematowi poświęcona ¼ prezentacji, którą zaprezentowała pani Agnieszka Kędzierska. Proszę państwa, nie emisja CO_2 jest najistotniejsza przy wypale klinkieru i przy produkcji asfaltu. Po pierwsze, musimy wiedzieć, że takie wyrwanie ze środka procesu wyliczania emisji CO_2 do niczego nie prowadzi. Myśmy powinni mieć świadomość i wyliczać CO_2 w tzw. rachunku ciągnionym. Proszę państwa, bo to nie sztuka mówić, że rozdrobnienie opon i dodanie tej gumy do asfaltu zmniejszy hałas, ale gdybyśmy na to popatrzyli w kontekście właśnie emisji CO_2, to pytanie o to, ile energii zużyjemy... Powiem, że zajmuję się odpadami od dwudziestu paru lat i mam na koncie oddanych odzyskowi pewnie setki tysięcy ton odpadów. Do tego linie technologicznie potrzebują, proszę państwa, 300-400 kW i żeby tę energię wytworzyć, to gdzieś trzeba spalić węgiel po prostu i też wyemitować CO_2. Dlatego mówimy o rachunku ciągnionym, jeśli mówimy o CO_2.

Proszę państwa, ale przy asfalcie nie jest to istotne, bo czy asfalt, czy beton, to wiemy, że z całej produkcji cementu, planowanej na bieżący rok w ilości 17 mln t, jeśli wybudujemy te drogi w nawierzchni betonowej, to z zużyjemy raptem 200 tys. t cementu. To jest drobiazg. Proszę państwa, to jest odrobina. A jeżeli wybudujemy je w asfalcie, to musimy pamiętać o wielopierścieniowych węglowodorach aromatycznych, o czym branża nie wspomniała, które są bardzo toksyczne i po prostu rakotwórcze. Musimy pamiętać o formaldehydzie, toluenie, ksylenie, heksanie. Proszę państwa, i to nie jest tak. Tam, gdzie wytwarzamy masę bitumiczną, to mamy instalacje do oczyszczania odorów dostających się do powietrza, ale już tam, gdzie układamy tę masę, już tych instalacji nie ma. Wszyscy czujemy to własnym nosem. Proszę państwa, to są właśnie wysoce trujące i toksyczne substancje, jeśli chodzi już tak konkretnie o środowisko.

Proszę państwa, a jeśli chodzi o sam odpad wytwarzany z remontu i przebudowy dróg, to tu powiem państwu ciekawostkę. Chętnie bym zapytał o to, kto z producentów nawierzchni asfaltowych, wytwarzając nawierzchnię i nie wbudowując powtórnie tego w drogę, bo takich przypadków jest bardzo dużo, wytworzył odpad niebezpieczny,

który, zgodnie z przepisami, jako taki powinien być wytworzony. Proszę państwa, testy wymywalności, które mamy obowiązek robić zgodnie z rozporządzeniem ministra środowiska, wyraźnie wskazują, że analizowany beton spełnia wymogi odpadu obojętnego. Obojętny to jest, proszę państwa, taki odpad, który możemy przekazać osobie fizycznej, który możemy wysypać sąsiadowi na drogę, który możemy poddać odzyskowi poza instalacjami. Tak się to nazywa fachowo w rozporządzeniu. Proszę państwa, nawierzchnia z asfaltem, mieszanka, niestety, tego wymogu, żebyśmy mieli – że tak powiem – nie wiadomo jakie laboratorium... Mówię o legalnie działających i robiących prawdziwe wyniki. Nie da się tego zbadać, że to jest odpad inny niż niebezpieczny.

Proszę państwa, to jest jeszcze chwila, bo ustawa o odpadach i w ogóle gospodarka odpadami w Polsce pozostawiają wiele do życzenia, ale zapewniam państwa, że UE, która kładzie taki nacisk na nas, nie pozwoli dalej na takie praktyki. Pozwolę sobie to wręcz nazwać chałturzeniem. Po prostu w papierach piszemy co innego, a robimy faktycznie co innego. Odpad wytworzony, który nie spełnia wymogów i norm laboratoryjnych potwierdzonych wynikami laboratoryjnymi, nie może być nazwany odpadem innym niż niebezpieczny. On się nazywa niebezpieczny i stanowi poważne zagrożenie dla środowiska. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Dość ryzykowną tezę pan postawił w końcówce. Nie wydaje mi się, że jesteśmy krajem, który łamie prawo unijne. W każdym razie nie odważyłbym się na wygłoszenie takiej tezy. Bardzo proszę.

Pełnomocnik Zarządu PSWNA Zbigniew Krupa:

Proszę państwa, ponieważ jesteśmy w Wysokiej Izbie, tu powinny padać rzeczywiście prawdziwe fakty. Przede wszystkim odnoszę się do tej toksyczności asfaltu. Proszę państwa, jeżeli chodzi o węglowodory aromatyczne, które są dla środowiska szkodliwe, to mówimy o tym, jeżeli asfalt podgrzewamy powyżej temperatury 220-225º C. W naszych technologiach nie podgrzewamy tego i nie ma takiego problemu. Nawet destrukt nikogo nie truje. To, po pierwsze.

Po drugie, jeżeli chodzi o ilość cementu, panie profesorze, bo pana słowa cytowane są w prasie wielokrotnie, pan mówi o 400 tys., tutaj pada informacja, że to jest 200 tys. t cementu. Proszę przemnożyć długość 800 km, szerokość drogi i grubość warstwy przez około 380 kg w 1 m^3 tego betonu. To wychodzi nam 2-2,5 mln. A ponieważ cykl budowlany ma się zakończyć w 2020 r., to roczna produkcja, obojętnie jak to wypada... Czyli nie oszukujmy się.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o koleinowanie, mówimy o tym, że drogi się koleinują. To my mówimy o drogach, które zostały zbudowane w latach 70., czasami o starszych. Dzisiaj podlegają one remontom cząstkowym. One się koleinowały i będą się koleinowały. Mówię, że jeśli chodzi o drogi wybudowane – powiedzmy – już w tych nowych perspektywach, mówiąc już tylko o wieku XXI, nie mamy problemu z koleinowaniem tych dróg, bo dzisiaj potrafimy już tak budować, że nawet potrafimy je tak przesztywnić, że się dylatują samoistnie, jak beton cementowy. Mieliśmy problem na przełomie lat 2011 i 2012. Był wielki szum w prasie, bo spękały właśnie z tego powodu, czyli tego nie ma.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o produkcję asfaltu i emisję CO_2, to czy wyobrażają sobie państwo, że asfalt jest produkowany w rafineriach specjalnie dla drogownictwa? Nie. Jest to produkt uboczny przerobu ropy naftowej. Jeżeli dzisiaj by było zapotrzebowanie zerowe, to ta emisja, jaka jest używana do produkcji, i tak będzie, i tak będzie. Natomiast cement jest czymś innym.

Jeżeli chodzi o recykling, bo tutaj mówimy o recyklingu, chciałbym potwierdzić jedno – że w recyklingu nawierzchni asfaltowych zużywamy to natychmiast do tej samej warstwy. Betonu z recyklingu możemy użyć do warstw niższych, ale nie do nawierzchni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Sekundę, bo państwo już zaczynają polemikę prowadzić. A tutaj jeszcze są osoby, które pierwszy raz chcą zabrać głos. Bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka. Za chwilę pan poseł Bogdan Rzońca.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie... Nie widzę pana ministra. Panowie posłowie, panowie dyrektorzy, prezesi, przedstawiciele świata nauki, branż cementowej i asfaltowej, my wszyscy, zainteresowani problemem. Otóż przede wszystkim pragnę przeprosić za to, że byliśmy chwilowo nieobecni z panem posłem Szmitem, ale to wynikało z obowiązku naszego uczestnictwa w debacie na sali plenarnej. Stąd też nieobecność, co wcale nie oznacza, że tym problemem się nie interesujemy. Jesteśmy mocno zaangażowani w debatę na ten temat, która toczy się przecież nie od wczoraj, bo od zeszłego roku. Przypomnę posiedzenie sejmowej Komisji, które w tej sprawie odbyło się w miesiącu grudniu.

Proszę państwa, można tutaj licytować się na argumenty. Zwłaszcza świat nauki może nam zwracać uwagę na zasadność stosowania takiej czy innej nawierzchni, czy asfaltowej, czy betonowej. Rozpocznę od pewnego cytatu z maila, którego otrzymałem w maju od pana inżyniera z 40-letnią praktyką, pracującego w polskiej cementowni. A mail ten został napisany po moim wystąpieniu w mediach, którego słuchaczem był z kolei pan inżynier. Pan inżynier napisał m.in., że mówię absolutną nieprawdę, zwracając uwagę na ekonomiczne aspekty, w wymiarze gospodarczym, realizacji programu budowy dróg krajowych i autostrad w technologiach dotychczas stosowanych, czyli w technologiach asfaltowych. Pan inżynier zwrócił mi uwagę na to, że „lepiej jest robić drogi z betonu, z polskiego piasku, polskiej wody i polskiego cementu", który „wypalany jest w Polsce ze zmielonego polskiego wapienia, polskiego margla i polskiego syderytu oraz w procesie produkcji palić w piecach obrotowych polskim węglem i polskimi odpadami palnymi. W całym procesie technologicznym pracują polscy pracownicy". Prawdą jest też, że wszystkie cementownie sprzedał rząd polski inwestorom zagranicznym wbrew protestom. „Zyski z cementowni są odprowadzane z Polski, jednak w nich pracują polscy pracownicy".

No, proszę państwa, i to są argumenty. Tylko trzeba pamiętać, że po drugiej stronie również argumenty są jasne i przekonywujące. To w polskich petrochemiach w procesie produkcji paliw powstaje produkt uboczny, który jest asfaltem stosowanym do nawierzchni asfaltowych. To w polskich kopalniach odkrywkowych wydobywa się polskie kruszywa, mielone w polskich kruszarkach, które zasilane są energią z polskich elektrowni. Cały proces nadzorowany jest przez polskich inżynierów i bezpośrednio zaangażowani są polscy pracownicy. Trzeba o tym doskonale pamiętać.

Argumenty o tym, że ropę naftową należy sprowadzać... Już nie chcę państwu cytować dalej tychże argumentów przytoczonych przez przedstawiciela branży cementowej, zacnego i tutaj umocowanego instytucjonalnie. Nie chcę temu panu krzywdy żadnej robić, dlatego też nie cytuję z imienia i nazwiska, ani też z miejsca pracy. Argumenty o tym, że trzeba sprowadzać ropę naftową z Rosji, żeby wykonać nawierzchnie asfaltowe… No, drodzy państwo, to są argumenty, które do mnie nie docierają, bo chciałbym zwrócić uwagę na zupełnie co innego. Prosiłbym bardzo, żebyśmy mogli skoncentrować uwagę, jeżeli to jest możliwe, na aspekcie czysto ekonomicznym z punktu widzenia polskich przedsiębiorstw.

Rozpocznę od przypadku hiszpańskiego. Branża drogowa na pewno ma to w pamięci, ale czy wszyscy, to nie wiem. Otóż, kiedy Hiszpanie przystępowali do absorpcji środków unijnych na inwestycje i decydowali o realizacji inwestycji komunikacyjnych, inwestycji drogowych, zadbali o to, ażeby większość tych środków była udziałem firm hiszpańskich. Wbrew zaklęciom, które się tam pojawiały, że Unia Europejska każe zwrócić te środki, Hiszpanie z uporem godnym interesów państwa promowali hiszpańskie firmy i hiszpańskim firmom zlecali te roboty. Proszę państwa, i sytuacja oto jest taka, że dzisiaj Hiszpanie są właścicielami wielu firm europejskich, bo zarobili na kontraktach u siebie.

U nas w pierwszej perspektywie wydaliśmy ponad 100 mld zł. I, niestety, nie zadbano o to. Uznaliśmy, że te 100 mld zł może zostać przetworzone przez każdą firmę. Polscy przedsiębiorcy mieli tego świadomość. Mieli pewność, potwierdzaną przez stronę rządową, że będzie kolejna perspektywa unijna, w której będą wykorzystywane środki unijne, absorbowane na realizację inwestycji drogowych w Polsce. I co robili przedsiębiorcy? Przedsiębiorcy uzbrajali się w urządzenia, maszyny, technologie, które pozwolą

im realizować część bodaj tego czy uszczknąć z części tego „tortu", którym jest cały pakiet inwestycji.

I teraz zastaje ich sytuacja oto taka. Zamawiający, czyli strona rządowa, stwierdza: „Budujemy 800 km autostrad w technologii betonowej". Praktycznie branża zaskakiwana jest tą informacją z miesiąca na miesiąc. Mam pytanie. Jaki jest interes narodowy? Czy tylko pragmatyczne podejście urzędnicze, nie obrażając nikogo absolutnie, a szczególnie panów dyrektorów GDDKiA? Czy tylko i wyłącznie aspekt ekonomiczny? Czy tylko i wyłącznie potrzeba stosowania innej technologii? Szanowni państwo, za tymi decyzjami idą losy dziesiątek, jak nie setek, polskich firm. Za tymi decyzjami kryje się wiele tysięcy miejsc pracy w polskich przedsiębiorstwach.

Dzisiaj mamy, z jednej strony, argumenty producentów cementu, z drugiej strony – przepraszam pana przewodniczącego – argumenty branży drogowej, jak można powiedzieć, która specjalizuje się w wykonawstwie nawierzchni asfaltowej. Dzisiaj możemy przebijać się tymi argumentami, tylko mam pytanie. Co w związku z tym, że zapada decyzja o budowie dróg o nawierzchni betonowej, będzie beneficjami polskich przedsiębiorstw? Jakie będą beneficja polskich przedsiębiorstw, jeżeli mówimy o tym, że mamy 7 firm, które technologicznie dostosowane są do tego, aby realizować w tej technologii ponad 800 km autostrad i dróg ekspresowych? Nurtuje mnie pytanie, dlaczego przed 3 lub 4 laty nie ogłoszono, że nowa perspektywa unijna to nowe, zamienne technologie dla nawierzchni asfaltowych. Dlaczego przed 4 czy 5 laty nie uprzedzono branży drogowej, że taki proces będzie miał miejsce?

Szanowni państwo, jeżeli dzisiaj ze zderzenia argumentów wynika, że i jedna, i druga technologia jest akuratna pod względem kosztów, pod względem kosztów utrzymania, może z przewagą nawierzchni asfaltowych, to mogą to być argumenty, które powinny występować w debacie czy być elementami dyskusji, kiedy będziemy zastanawiali się nad tym, jakie my drogi będziemy budowali w 2020 r., w jakiej technologii. Jednak nie w dyskusji nad tym, o jakich nawierzchniach będziemy budowali drogi w 2015 r., bo to jest tak, jakbyśmy dzisiaj, kiedy – wyobraźmy sobie teoretycznie – realizowane są budynki w technologii tradycyjnej, ogłosili, że we wrześniu będziemy ogłaszali przetarg i chcemy rozpocząć w tym roku budowę wieżowca w technologii żelbetowej przy użyciu szalunków ślizgowych. Mielibyśmy świadomość, że dwie lub trzy firmy na rynku są w stanie takie prace wykonać.

Dlatego też, panie przewodniczący, szanowni państwo, zwracam się tutaj szczególnie do panów dyrektorów z GDDKiA o rewizję dotychczasowego stanowiska w tej sprawie. Proszę o to, aby państwo zrewidowali również wasze stanowisko i odpowiedź na pytanie. Co z referencjami? Co z doświadczeniem firm, które wejdą na rynek budowy dróg o nawierzchni betonowej? Co z gwarancjami właściwego wykonania?

Jeżeli patrzeć tylko i wyłącznie z biurokratycznego punktu widzenia, ale nie w złym tego słowa znaczeniu, jeżeli spojrzeć tylko i wyłącznie w wymiarze zapisów ustawy – Prawo zamówień publicznych, to w każdej technologii powinniśmy budować i możemy budować, ale jeżeli spojrzeć w wymiarze interesów narodowych... Panie i panowie, nie bójmy się tego stwierdzenia, bo inni się tego po prostu nie boją. Niemcy się nie boją. Prowadzą protekcjonistyczną politykę.

Panie profesorze, może to pana śmieszyć, ale bardzo pana proszę, niech się pan powstrzyma mimo wszystko. Jest pan w polskim parlamencie. Każdy poseł ma prawo wyrażać w sposób różny, na tyle, na ile jest go stać i ma możliwości, swoje opinie i swoje myśli.

Proszę państwa, Niemcy prowadzą protekcjonistyczną politykę, jeżeli chodzi o własną gospodarkę. To samo robią Francuzi. To samo robią Włosi. Hiszpanie pokazali, jak to się robi. A dlaczego my się tego boimy? Dlaczego my się tego wstydzimy? Dlaczego uważamy, że tak akurat to jest wówczas, kiedy każdy, kto zechce, jest w stanie u nas zrobić wszystko, co zechce, a jeżeli nie po jego myśli, to przyjjdzie i będzie protestował, że przecież ma do tego święte prawo? Kiedy Polskie Koleje Państwowe zamierzały w Niemczech kupić przewoźnika towarowego przed kilkoma laty, to natychmiast ten przewoźnik towarowy został kupiony przez Deutsche Bank, bo Deutsche Bank otrzymał polecenie zakupu tego przewoźnika. Tak się realizuje politykę, która skierowana jest, adresowana i dedykowana narodowym przedsiębiorcom, narodowej gospodarce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Rzońcę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak. Panie przewodniczący, szanowni państwo, pan poseł Adamczyk właściwie nie zostawił mi wiele możliwości, ponieważ właśnie o tym chciałem powiedzieć. Nie umawialiśmy się.

Chciałbym tylko poprosić i zapytać, czy jest możliwa taka dogłębna, całościowa analiza, całościowy bilans wykorzystania jednej lub drugiej technologii nie tylko pod względem polskich firm czy firm, tylko polskiej gospodarki, bo tego mi w tym wszystkim brakuje. Oczywiście, wiem, że polskie firmy czy firmy pracujące w tych technologiach w Polsce pobrały dotacje unijne, zakupiły sprzęt i to rozumiem, ale generalnie chodziłoby mi o taki całościowy bilans i całościową analizę zastosowania jednej technologii lub drugiej i wpływu jej zastosowania na polską gospodarkę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Tak, proszę, pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Tutaj jeszcze w aspekcie tej dyskusji mam takie pytanie do dyrekcji generalnej i do ministerstwa. Otóż to pytanie jest związane z tym, że chciałbym usłyszeć, czy było rozważane, jeśli chodzi o to, czy była próba zastosowania przetargu, gdzie w ramach specyfikacji by nie była określona technologia, a tylko parametry drogi oraz cena. No, parametry dookreślone i cena dotycząca przetargu, ale spełnienie podobnych parametrów wytrzymałościowych, podobnych parametrów w zakresie lat użytkowania, podobnych parametrów, jeśli chodzi o częstotliwość napraw itd.

Czy takie coś rozważano z punktu widzenia praktycznie złożonych ofert? Bo my mówimy o konkretnych propozycjach, o konkretnych ocenach, ale czy te oceny po prostu w jakiejkolwiek mierze zderzyły się tak praktycznie, żebyśmy mogli powiedzieć: „Proszę bardzo, wystartowały firmy i takie, i takie, i z tego zderzenia wynikły te oceny”, bo tutaj ten temat nie był w ogóle poruszony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa? Proszę państwa, umówmy się, bo nie chciałbym, żeby debata w Komisji przerodziła się w polemikę, która nie będzie miała końca. Absolutnie do tego nie dopuszczę. Proszę podnieść rękę, kto jeszcze chce zabrać głos. Raz, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć i zamykam listę mówców. Bardzo proszę, po kolei. Pan jeszcze nie zabierał głosu.

Prezes Zarządu Budpol Sp. z o.o. Piotr Smolarczyk:

Szanowni państwo, dzień dobry. Nazywam się Piotr Smolarczyk. Jestem właścicielem firmy budowlanej. Firma Budpol, jak się okazuje, jest w tej chwili równoważna wielkością i możliwościami z firmą Heilit, jeżeli chodzi o układanie nawierzchni betonowych. Jesteśmy całkowicie polską firmą. Dla mnie jest troszeczkę zaskoczeniem podejście, bo cały czas aspekty ekonomiczne są poruszane. Tutaj wszyscy się tego obawiają. Droga betonowa o tych samych parametrach jest, przynajmniej w realizacji, około 50-60 zł tańsza na 1 m^3. Mam możliwość ofertowania około 100% zadań, które w tej chwili w Polsce są ogłaszane przez generalną dyrekcję, zatem mam rozeznanie i wiem, jakie ceny są przy ofertach i przetargach, które są z masą, więc nie mogę się zgodzić z informacjami, które zostały przedstawione w prezentacji. To jest jeden element.

Drugi element, który dla mnie tutaj też jest bardzo istotny, jest taki, że po prostu firmy, które się zajmują betonami, według wypowiedzi pana posła, są dyskryminowane. To my nie mamy szansy, my nie możemy w Polsce realizować, pomimo tego, że... Główne kontrakty tak naprawdę robią firmy zagraniczne, firmy hiszpańskie i firmy szwedzkie, natomiast polskie firmy są w tej chwili dyskryminowane. My nie mamy prawa się rozwijać. My nie mamy prawa tego realizować. Natomiast, tak naprawdę, zakres, który ogłosiła generalna dyrekcja na okres pięcioletni, jest do wykonania przez dwie firmy, które są obecne tutaj na sali. Tak naprawdę więc uważam, że tu jest dyskryminacja, że nie zezwala się na wprowadzenie tej technologii czy że są głosy przeciw.

Wy naprawdę, z jednej strony, bronicie pracowników, którzy są związani z lobby asfaltowym, ale jest bardzo duża rzesza osób, które pracują w betonie, tym się zajmują i robią to naprawdę bardzo dobrze. Są w stanie się wykazać referencjami i dobrym wykonawstwem.

Natomiast porównując, chciałbym jeszcze słowo na temat ciągłego przywoływania sprawy Modlina. Sprawa Modlina jest jedną sprawą, wyjątkową w Polsce, która się zdarzyła od dziesięciolecі. Jest to złe wykonawstwo. Natomiast jeżeli chodzi o złe wykonawstwo nawierzchni asfaltobetonowych, na bieżąco słychać o tym w radiu i w telewizji. Tyle chciałem powiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście, jak państwo widzą, wypowiadają państwo bardzo dowolne tezy. Nie mam wrażenia, że którekolwiek firmy są w Polsce dyskryminowane, ale... Pan, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Realizacji Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Marcin Nowacki:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Marcin Nowacki. Jestem zastępcą dyrektora Departamentu Realizacji Inwestycji w GDDKiA.

Chciałbym odnieść się do pytania pana przewodniczącego Tchórzewskiego *à propos* tego, czy my dopuszczamy możliwość zastosowania różnych wariantów w realizowanych przez nas inwestycjach. Otóż, proszę państwa, we wszystkich wszczynanych przez nas postępowaniach przetargowych aktywna jest klauzula mówiąca o możliwości stosowania inżynierii wartości. Inżynieria wartości to jest takie podejście, które przede wszystkim każe nam patrzeć na produkt, na drogę w całym cyklu życia tego produktu i pozwala wykonawcy na składanie propozycji zmian technologii wykonania, o ile są to zmiany korzystne dla zamawiającego, w tym przypadku dla Skarbu Państwa. Te korzyści to trwałość, jakość i koszt.

Chciałem państwu powiedzieć, że te propozycje firm idą w różne strony. Z jednej strony, w kontrakcie Opacz – Paszków w okolicach Janek firma Strabag – można to powiedzieć, bo to jest oficjalny wykonawca tego odcinka – analizowała zastosowanie zarówno nawierzchni betonowej, jak i nawierzchni asfaltowej, i zdecydowała się na wykonanie długowiecznej nawierzchni asfaltowej. Równocześnie jednak na drodze ekspresowej S7 mamy propozycję od dużego europejskiego koncernu wykonania nawierzchni betonowej pomimo tego, że wcześniej przygotowana przez nas dokumentacja przedstawiała nawierzchnię asfaltową. Ten argument pokazuje, że nie jest to tylko koncepcja generalnej dyrekcji, ale jest to również pomysł rynku. Po pierwsze, że dla firm wykonawczych ta technologia może być bardziej ekonomiczna, zarazem i dla Skarbu Państwa, jak również, że firmy wykonawcze tę technologię betonową chcą firmować wieloletnią gwarancją. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za te ważne informacje. Rzeczywiście, docierały do posłów i do Komisji sygnały właśnie tego typu, że oferenci proponują takie zmiany. Pan dyrektor Rudnicki, bardzo proszę.

P.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Rudnicki:

Tylko słowo uzupełnienia do wypowiedzi pana dyrektora Marcina Nowackiego, bo przypatrzyłem się slajdowi. On został uwidoczniony. To jest chyba postulat trzeci pani prezes Dzieciuchowicz, żeby wprowadzić tam możliwość oferowania dwóch technologii. To rzeczywiście się potwierdza, pani prezes. To w każdym przetargu wykonawca oferuje bądź może zamienić, byleby tę inżynierię wykonał.

A na temat tego udziału w postępowaniu przetargowym, o ile sobie przypominam, tylko muszę odszukać te pisma, to był właśnie wniosek Izby, żeby nie wymagać tego doświadczenia, bo to zawęzi rynek i spowoduje mniejszy udział, ale odniosę się do tego. Muszę odszukać te pisma, a nie wiem, o którym piśmie pani prezes mówi, bo go nie pisałem. Widocznie moja poprzedniczka, dyrektor Borucka, pani odpowiadała. Muszę

odszukać to pismo i wtedy pani się ustosunkuje do tego udziału w doświadczeniu. Pani prezes, ale chyba na spotkaniu wspólnym w PSWNA o tym rozmawialiśmy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jeszcze mamy panią prezes, tak? Pani i pan. Proszę bardzo.

Prezes OIGD Barbara Dzieciuchowicz:

Jeszcze raz Barbara Dzieciuchowicz. Właśnie w kwestii odpowiedzi dla pana posła Litwińskiego. Pozwoliłam sobie zacytować fragment odpowiedzi...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani prezes, bardzo państwa przepraszam. Nie prowadźmy w tym kierunku debaty. Naprawdę, nie, bo w czasie debaty na posiedzeniu Komisji każdy ma prawo wypowiedzieć swoją opinię i nie próbujmy... Odnośmy się do sprawy.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Zadałem pytanie i oczekuję odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Aha, było pytanie. A to przepraszam. Dobrze, dobrze.

Prezes OIGD Barbara Dzieciuchowicz:

Tak, tak. Pan poseł zadał konkretne pytanie. W związku z tym odpowiadam. Pozwoliłam sobie zacytować fragment pisma generalnej dyrekcji, które otrzymaliśmy w drugiej połowie grudnia zeszłego roku.

Była to odpowiedź na wspólne wystąpienia naszej organizacji i innych organizacji w branży. Było tych wystąpień kilka, zarówno do generalnej dyrekcji i do ministerstwa, jak i do pani premier, gdzie podnosiliśmy różne kwestie związane z zagrożeniami, jakie ta decyzja niesie dla wykonawców, w ogóle dla rynku i dla gospodarki. Podnosiliśmy m. in. kwestię związaną z tym, że decyzja ta może ograniczyć konkurencję i równe traktowanie wykonawców przez to, że tak niewiele podmiotów w Polsce posiada referencje i doświadczenie, żeby w tych przetargach wystartować.

Otrzymaliśmy odpowiedź, że absolutnie nie będzie tutaj żadnego ograniczenia, ponieważ generalna dyrekcja po prostu nie będzie wymagała wiedzy i doświadczenia, zarówno w technologii asfaltowej, jak i betonowej. Szanowni państwo, ale od samego niewymagania wiedzy i doświadczenia, niestety, tej wiedzy i doświadczenia nie przybywa, stąd też moja wypowiedź. Dziękuję bardzo.

Jest to oficjalny cytat. On jest w tych materiałach. Pismo jest na naszej stronie internetowej. Pismo częściowo było powieleniem prezentacji generalnej dyrekcji z grudnia zeszłego roku, natomiast część wątków była również odpowiedzią na podnoszone przez nas kwestie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę panią. Dziękuję.

Specjalista w biurze Lotos Asfalt Sp. z o.o. Agnieszka Kędzierska:

Chciałam tutaj odnieść się także do pytań, które były stawiane. Było ich wiele, więc tak króciutko tylko, podsumowując.

Jeśli chodzi o emisję CO_2, to w swojej prezentacji wskazywałam źródła, z których pochodziły te konkretne liczby, natomiast tych opracowań jest znacznie więcej. To, że nawierzchnie asfaltowe w całym cyklu użytkowania mają mniejszą emisję – bo nie pokazywałam tylko momentu produkcji asfaltu czy cementu, lecz cały cykl użytkowania – potwierdzane jest przez wiele różnych analiz. Takimi materiałami dysponujemy jako Stowarzyszenie i możemy je przekazać, tak? Te informacje zostały też potwierdzone przez MŚ w piśmie do PSWNA z 26 maja br.

Natomiast teraz druga sprawa. Jeśli chodzi o hałas, to nie powiedziałam, że nowoczesne technologie asfaltowe i betonowe są równorzędne. Powiedziałam, że te, które najczęściej, powszechnie były stosowane, mają porównywalny poziom hałasu. Natomiast jeśli chodzi o nowoczesne technologie asfaltowe, to znacznie wyprzedzają one i pozwa-

lają na znaczną redukcję... Tutaj pan doktor Mioduszewski to potwierdził. Pozwalają na redukcję hałasu.

Jeśli chodzi zaś o emisję w rafinerii, to tutaj już pan Zbigniew Krupa odpowiedział. Jeśli chodzi o produkcję asfaltu, to jest to naprawdę tylko znikomy procent całej produkcji w rafinerii, więc ta emisja CO_2 w rafinerii nie tyczy się produkcji asfaltu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę. Sekundę…

Kierownik katedry na wydziale AG-H Jan Deja:

Proszę państwa, absolutnie akceptując to, że Sejm to jest najważniejsze miejsce w polskiej demokracji i że o wszystkim można i należy dyskutować, dochodzę po tych dwóch spotkaniach do wniosku, że również o drogach i o technologii powinniśmy dyskutować, bo widzę, że jest to potrzebne.

Panie przewodniczący, państwo posłowie, ale chcę, żeby pewne fakty, pewne informacje jednak wyraźnie wybrzmiały, bo tu pojawiły się takie informacje, że właściwie zysk transferowany jest poza Polskę. Chcę powiedzieć, że w polskim przemyśle cementowym razem z firmami towarzyszącymi pracuje około 25 tys. ludzi. Proszę to brać pod uwagę. To nie jest 500 osób. To jest 25 tys. ludzi. Nie mówię, oczywiście, o całym sektorze całego budownictwa, tylko budownictwie związanym z budownictwem betonowym. Ten sektor odprowadza – mówię już tylko o branży cementowej – około 1,5 mld zł różnego rodzaju podatków rocznie do budżetu państwa. Proszę, żeby też o tym pamiętać.

Żeby natomiast pozostać w zgodzie z faktami, chcę jeszcze kilka rzeczy przypomnieć. Chcę je przypomnieć, bo to gdzieś tutaj zniknęło w tej całej, momentami gorączkowej, dyskusji, że tak naprawdę my rozmawiamy o programie budowy – tak to przynajmniej rozumiem – dróg ekspresowych, dróg szybkiego ruchu. O ile pamiętam – tutaj są fachowcy z generalnej dyrekcji i wiedzą doskonale – to jest chyba około 5% całej sieci drogowej w Polsce. My mówimy, że docelowo po tych 800 km dróg, które w tej chwili są przewidywane... Udział właśnie w tej części dróg szybkiego ruchu, jeżeli chodzi o beton, ma wzrosnąć do 27%. Proszę sobie przeliczyć 27% z 5%, to szybciuteńko dojdziemy, gdzie my jesteśmy.

Chcę przypomnieć, bo to też dzisiaj nie padło, a to było wyraźnie powiedziane wtedy, na tym spotkaniu grudniowym, że analiza wielokryterialna, gdzie uwzględniano m.in. planowane zwiększenie ruchu, natężenie ruchu... Dzisiaj przecież chyba tutaj są drogowcy. Jestem technologiem i państwo to wiedzą lepiej. Te przewidywania sprzed kilkunastu lat okazały się niedoszacowane. Dzisiaj mamy natężenie ruchu większe niż się spodziewaliśmy i ono będzie jeszcze większe. Proszę pamiętać i z tym trudno naprawdę dyskutować, bo to jest fakt absolutnie bezsporny. Nawierzchnie betonowe są bardziej trwałe, lepiej znoszą obciążenie ruchem ciężkim. Takie samochody będą dominować na naszych drogach i ich znaczenie będzie rosło. Maluteńki, nawet najpiękniejszy, najwyższej klasy mercedes czy BMW nie spowoduje szkody w drodze, więc o tym pamiętajmy.

Do tego, co powiedział pan poseł Adamczyk, również z mojego kochanego Krakowa i z mojego okręgu, chcę tylko coś dopowiedzieć i uspokoić. Panie pośle, jeżeli ktoś przez 20 lat od 1995 r. do dzisiaj nie zauważył, że w Polsce buduje się nawierzchnie betonowe, to nie chciał tego zauważyć. Tylko chcę powiedzieć, że dzisiaj firmy, m.in. te, które są tutaj na sali, bo kilka takich firm jest, wybudowały w technologii betonu cementowego w Polsce około 600 km autostrad, więc nie twórzmy wrażenia, że nagle w ciągu miesiąca komuś każe się zmienić technologię, przystosować do innych warunków. Być może jest tak, że ktoś biznesowo nie najlepiej się w tym wszystkim orientował.

Proszę państwa, i na koniec – ostatnie zdanie. Wielokrotnie, panie przewodniczący, i tutaj też, na tej sali, właśnie w grudniu, mówiłem, że w tym wszystkim piękne jest to, że tak naprawdę dochodzimy chyba do tego momentu, gdzie jest jakaś chyba zgoda na to, że ma być jedna i druga technologia. Monokultura skutecznie się skończyła dawno, prawda? Chodzi o to, że ma być jedna i druga technologia. To jest element postępu, element rozwoju jednej i drugiej technologii.

Do tego, co powiedziała teraz pani Kędzierska, jeżeli chodzi o tę głośność nawierzchni. Mam nawet przygotowane zdjęcia. Dzisiaj, oczywiście, mówimy o nowoczesnych rozwiązaniach, gdzie mamy eksponowane kruszywo. Nie chcę tutaj namawiać do polemiki pana doktora z Gdańska z panem profesorem Gardziejczykiem z Politechniki Białostockiej, który od lat prowadzi takie badania i ma bardzo dużo argumentów, które też tutaj były w grudniu przedstawiane. To są dzisiaj naprawdę bardzo porównywalne już technologie.

A przed nami wyzwanie po prostu, żebyśmy zbudowali tę sieć. Bardziej się martwię tym, że my po raz kolejny dyskutujemy zamiast koncentrować się na tym, jak to się dzieje, że np. te dokumenty, które zostały przygotowane, i to są świetne, nowoczesne dokumenty, nie są jeszcze dokumentami obowiązującymi, prawda? Że wykonawca ma szansę czy musi się zmagać z dokumentami, niestety, często nieaktualnymi. To jest ważne i o to walczmy. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Prezes Zarządu PSWNA Andrzej Wyszyński:

Szanowni państwo, słucham tych wszystkich argumentów i powiem szczerze, że mam takie wrażenie, że po prostu wybiera się z półki te, które pasują do jednej, drugiej teorii i tych się używa, w związku z czym myślę, że tą drogą do niczego nie dojdziemy.

Chcę przypomnieć, że pierwszym argumentem na naszym spotkaniu grudniowym, który przedstawili państwo z generalnej dyrekcji, był czynnik ekonomiczny, gdzie wyliczono, że te drogi betonowe są dużo tańsze. Stąd, proszę państwa, jest ten nasz apel, ten punkt pierwszy, który tu napisaliśmy, ponieważ metodyki wykonania tych wyliczeń nie dostaliśmy, mimo usilnych próśb. Za bardzo stosowne bym uważał w tym momencie, żebyśmy może – nie wiem – połączyli wysiłki wszystkich tu siedzących, i organizacji branżowych, i generalnej dyrekcji, zrobili takie rzetelne wyliczenie i popatrzmy, bo w końcu w interesie nas wszystkich jako obywateli jest to, żeby przyjąć takie rozwiązania, które nam dają rozsądne wyniki ekonomiczne. Czy rzeczywiście te 600 mln jest w jedną stronę czy 700 jest w drugą? My, oczywiście, wszystkie nasze wyliczenia możemy udostępnić bez żadnego problemu, możemy państwu przekazać w formie nawet elektronicznej. Jest to robione w oparciu o dane ogólnie dostępne. To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa. Co do emisji bym powiedział, że też tu jest takie rzucanie trochę hasłem w zależności od tego, co chcemy udowodnić. Panie profesorze – bo zwłaszcza do pana profesora Dei się zwracam – zdziwił mnie tylko argument taki, że przez to, że są drogi betonowe, to się nagle asfaltowcy ruszyli i zaczęli wymyślać nowe technologie. Nieprawda. Jeśli chodzi o technologie asfaltowe, nowe rozwiązania powstają wskutek poszukiwania coraz lepszych rozwiązań, a nie dlatego, że są drogi betonowe.

Trzecia sprawa. To do pana dyrektora Rudnickiego. Ten nasz apel, który pan dyrektor Rudnicki tu przedstawił, że już tak się dzieje. Uważam, że właśnie najrozsądniejsze zachowanie to by było takie, kiedy wykonawcy – ci, którzy się dobrze czują w odpowiednich technologiach – oczywiście, za zgodą właściciela drogi, bo to w końcu dla niego się buduje, on to będzie użytkował i to są jego pieniądze – będą mogli wybrać tę technologię. Natomiast... Proszę? Dobrze. Natomiast odejdziemy wtedy od tego rozwiązania, czy firma taka czy inna po prostu umie to realizować.

Chciałem zwrócić uwagę może na jeden fakt, który tutaj w ogóle dzisiaj nie padł. Mamy odcinki koncesjonowane. Proszę państwa, i tak właśnie dziwnie się ułożyło. Na dwójce ten odcinek do niemieckiej granicy jest w technologii drogi betonowej, ten od Gdańska, na jedynce – w nawierzchni asfaltowej, czyli te nawierzchnie tam, gdzie są prywatni właściciele, którzy z tego czerpią korzyści... Jedni doszli do takich wniosków, drudzy do takich, czyli każda z tych technologii jak gdyby spełnia swoje założenia. I dlatego te trzy punkty, o których tu napisaliśmy. Uważamy za stosowne, że tak powiem, skierować sprawę w te trzy rejony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę jeszcze na koniec pana dyrektora Rudnickiego.

P.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Rudnicki:

Ostatnie słowo. Bardzo dziękuję za słowa pana prezesa o dobrej współpracy i to będziemy kontynuowali. Nie chciałbym, żeby wrażenie z tego posiedzenia Komisji było takie, że Stowarzyszenie, które pan prezes reprezentuje, czy OIGD prowadzi jakąś dziwną polemikę czy wymianę poglądów na temat tych technologii, bo mamy, oczywiście, swoje zdanie i swoje analizy, ale zawsze szanujemy to, co państwo nam przekazują i z tym się zapoznamy.

Natomiast w uzupełnieniu tych analiz ekonomicznych, oczywiście, jeżeli pan prezes ma argumenty, że ta technologia jest tańsza, a nie – tak jak my wykazywaliśmy – droższa, to bardzo o nie poprosimy, bo będziemy się pewnie odnosili. Tak na szybko jeszcze poprosiłem konstruktorów, żeby na to spojrzeli. Wydaje mi się, że firma Abakk, bo tak doczytałem z prezentacji, którą przygotowała – nie wiem, czy jest przedstawiciel na sali, czy nie – przyjęła założenie dla tej pierwszej konstrukcji 63 cm – 52 mln osi. To jest bardzo ważne. A przy tej drugiej konstrukcji po przeliczeniu wychodzi 101 mln osi. To jest dwa razy więcej. Mogę się mylić, bo obliczenia robią mi zewnętrzni eksperci podczas posiedzenia Komisji, ale jeżeli to się potwierdzi, to mamy dwukrotnie wyższą trwałość dla tych 77 cm. Chyba tylu, nie pamiętam.

Jednak wychodząc naprzeciw, panie prezesie, będziemy dopuszczali, oczywiście, zawsze jedną i drugą technologię. Nawet gdybyśmy w postępowaniu przetargowym zdecydowali o technologii jednej bądź drugiej... Podobnie jak zrobił to koncesjonariusz. Wybudował asfaltową konstrukcję. Nie wiem, czy ona przeżyła 6 czy 7 lat. Cała popękała. Wymiana kosztowała paręset albo parędziesiąt milionów złotych. Przymierzając się do drugiej, dużo dłuższej koncesji, rzeczywiście, biorąc pod uwagę analizę ekonomiczną chyba 33 lat umowy, którą ma podpisać, i kosztów ewentualnych remontów, jakie poniesie, koncesjonariusz zdecydował, że zrobi to w technologii betonowej.

Natomiast dzięki temu, że państwo nas zapraszają na seminaria, wiemy, że chyba w listopadzie czy we wrześniu była prezentacja firmy Skanska, która budowała odcinek koncesyjny GTC. Oni z modelu ruchu rzeczywiście wykazali, że tam obciążenie ruchem ciężkim jest niewielkie, w związku z tym przyjęli specjalistyczną konstrukcję na odpowiednich asfaltach i grubościach. Wykazali, że spokojnie może być to taka nawierzchnia, że będzie dominujący ruch osobowy, a nie ciężarowy i taką konstrukcję przyjęli.

Rzeczywiście, to pokazuje, że możemy i tak, i tak podchodzić, ale determinantą w tych dwóch przypadkach, o których pan prezes wspomniał, jest natężenie ruchu ciężkiego, udział pojazdów ciężkich, ruch przygraniczny. Takie decyzje, rzeczywiście, biznesowo podjęli nasi partnerzy, podpisując 30-letnie umowy w zakresie doboru technologii. To tylko tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wyczerpaliśmy głosy w dyskusji.

Szanowni państwo, oczywiście, dwa zdania na koniec. Nie mam wątpliwości i ta debata także dostarczyła kolejnych argumentów, że dwie technologie funkcjonują. One funkcjonują nie tylko u nas, ale w całym świecie, w całej Europie. W jednej i w drugiej technologii buduje się autostrady i drogi szybkiego ruchu. Oczywiście, kryteria decydują o tym, jakie technologie są stosowane. Nie mam wątpliwości, że, po pierwsze, oczywiście, to obciążenie, natężenie ruchu, przede wszystkim struktura tego ruchu, ruch ciężki. To jest kwestia ekonomii. A o zrównoważonym rozwoju i ochronie środowiska wszyscy państwo mówili, czyli zarówno zwolennicy jednej technologii, jak i zwolennicy drugiej technologii. Rzecz w tym, żeby podejmować po prostu najlepsze, racjonalne decyzje.

Mam wiedzę, że GDDKiA, która jest tym głównym inwestorem na sieci dróg – tych 5%, o których państwo mówili... Na sieci jest to niewiele, tylko że te 5% dróg przenosi ponad 60% ruchu, także ten właśnie najcięższy ruch, i to jest istota rzeczy. Wiem, że ta współpraca generalnej dyrekcji z organizacjami, które skupiają wykonawców zarówno w jednej technologii, jak i w drugiej technologii, ma miejsce. Namawiam po prostu do kontynuacji tej współpracy. Rzeczywiście, te apele, które państwo kierują z jednej i z drugiej strony, po prostu są zasadne.

Mam nadzieję, że generalna dyrekcja się odniesie do tych postulatów, bo absolutnie nie chciałbym tutaj formułować czegoś w imieniu Komisji. Nie da się tego tematu zamknąć dzisiaj i powiedzieć, że to rozstrzygnęliśmy i wiemy, że ta technologia jest lepsza od tej drugiej albo odwrotnie. Wiemy bowiem, że i jedna, i druga musi funkcjonować. Za udział w dzisiejszej debacie państwu bardzo dziękuję.

Jeżeli mogę jeszcze w imieniu posłów coś powiedzieć, my pewnie tutaj trochę też czasami się wyrywamy i mają miejsce emocjonalne dyskusje. Często właśnie polityka o tym decyduje, ale kiedy już rozmawiamy – no, właśnie – o problemach bardzo merytorycznych, to lepiej jak argumentami, rzeczowo, bez emocji, bo tutaj nie było i nie ma, w każdym razie na pewno ze strony prezydium nie było... Nigdy się nie kierujemy planując tematy do posiedzeń, także ten ważny temat, jak dzisiaj, jakimś interesem stron. Nie. Chodzi po prostu o nasze dobro wspólne. Przepraszam, zabrzmiało to może bardzo wysoko, ale tak to powinno być. Jesteśmy w Sejmie Rzeczypospolitej.

Jeszcze raz dziękuję. Do zobaczenia.